

Internationale Transportarbeiter-Federation.

# Protokoll

über die

Verhandlungen des VI. Internationalen  
Transportarbeiter-Kongresses

sowie der

Konferenzen der Eisenbahner und Seeleute.

Abgehalten in Wien vom 24. bis 29. August 1908.

---

## Bericht des Zentralrats

für

1906—1907—1908.



Pho-15378

Verlag von H. Jochade  
Hamburg 1 Besenbinderhof 57 IV (54 a).  
1909.

# Inhalts-Uebersicht.

	Seite
Aufschwung der Organisationen . . . . .	4
Aussperrung im Hamburger Hafen . . . . .	5
Aussperrung der Hafearbeiter in Antwerpen . . . . .	7
Aktionen der Eisenbahner in Nordamerika . . . . .	25
Arbeitslosigkeit und Abnahme der Organisationen . . . . .	29
Antworten der Organisationen auf Aufforderungen zum Anschluss an die I. T. F. . . . .	45
Antrag der Riga-Oreler Eisenbahner . . . . .	68
Anträge der französischen, schwedischen und englischen Delegierten auf der Konferenz der Eisenbahner . . . . .	72
Agitation unter fremdsprachigen und farbigen Seeleuten . . . . .	94
Asiaten wollen wir nicht, sagt Furuseth . . . . .	97
Austausch von Literatur unter den Seeleuten ist nötig . . . . .	99
Anlage einer Statistik über die Verdienstmöglichkeiten der Hafearbeiter und Seeleute . . . . .	109
Ansprache und Begrüssung durch Tomschik und Hueber als Vertreter der organisierten Arbeiter Oesterreichs . . . . .	112
Arbeiterpresse ist in England unentwickelt . . . . .	120, 123
Antrag der schwedischen Eisenbahner über die anzuwendende Taktik der Eisenbahner bei Streiks in anderen Transportbetrieben . . . . .	140, 141
Antrag Branconi-Ottini wird abgelehnt . . . . .	152
Antrag des Komitees über die Beratung der Abwehrmassnahmen gegen die • international vereinigten Reeder wird angenommen . . . . .	153, 154
Antrag Furuseth wird dem Zentralrat überwiesen . . . . .	154, 155, 156
Antrag Müller auf Regelung des Beitrages wird dem nächsten Kongress überwiesen . . . . .	157
Ben Tillett interpelliert wegen Anschlusses der Hafearbeiter und Seeleute in Australien . . . . .	83
Broschüre über wichtige Erhebungen konnte dem Kongress nicht vorgelegt werden . . . . .	114
Bell-England beantragt, Bericht des Zentralrats zur Kenntnis zu nehmen . . . . .	126
Ben Tillett über die Aussperrung der Hafearbeiter in Hamburg . . . . .	122, 135
Dalmatiner drücken die Löhne der Seeleute in Triest . . . . .	101
Delegierte der schwedischen Eisenbahner ziehen ihren Antrag zurück . . . . .	152
Ertelung von Informationen . . . . .	49
Eisenbahner in Frankreich müssen dem Föderalismus Spielraum lassen . . . . .	72, 79
Einführung eines einheitlichen Beitrages für alle Seeleute unmöglich . . . . .	103
Einrichtungen für die Seeleute in den Hafenstädten, um ihre Beiträge be- zahlen zu können . . . . .	104
Ernennung ständiger Berichterstatter . . . . .	116

## IV.

	Seite
Erklärung des Zentralrats auf den Protest der englischen Delegierten wegen des Vorwurfs der „Vogel Strauss-Politik“ . . . . .	118, 121, 123, 126
Englische Shipping Federation . . . . .	129, 132
Englische Gewerkschaftsführer in Deutschland . . . . .	135
Einfluss im Parlament ist notwendig . . . . .	146, 148
Erhebungen über die Verhältnisse der Eisenbahner . . . . .	152
Fortschritte der Internationalen Transportarbeiter Federation . . . . .	40, 115
Furuseth bringt einen Protest gegen die Unfreiheit der Seeleute ein . . . . .	82, 110
Gute Konjunktur, viele Streiks . . . . .	4
Gemeinschaftliche Anstellung von Beamten in grösseren Häfen zur Wahrung der Interessen fremdländischer Seeleute . . . . .	107
Geschäftsordnung des Kongresses . . . . .	111
Heuerbase als Vermittler für Streikbrecher . . . . .	86
Hafenarbeiter in Holland gegen die Einführung der Maschinen . . . . .	115
Hafenarbeiter in Finnland wünschten wiederholt den Boykott über einzelne Schiffe . . . . .	115
Hudson-London verzichtet auf die Einsetzung eines besonderen Studienkomitees für Eisenbahner . . . . .	152
Import von Streikbrechern . . . 5, 6, 7, 11, 119, 120, 122, 124, 125, 129, 130,	132
Internationales Sekretariat steht jetzt auf sicherer finanzieller Grundlage . . . . .	58
Indier wollen auf Schiffen billiger arbeiten wie Europäer . . . . .	101
Internationale Streikbrecherorganisation . . . . .	133, 138
Internationale Streikversicherung der Reeder . . . . .	138
Internationales Archiv für Gesetze und Erlasse . . . . .	142
Internationales Studienkomitee für Eisenbahner . . . . .	146, 147, 151
Internationale Regelung der Streikunterstützung soll auf dem nächsten Kongress beraten werden . . . . .	153
Kontrollmittel der Arbeitgeber und die Gründung gelber Organisationen . . . . .	32
Korrespondenzblatt der I. T. F. und die in zwangloser Folge herausgegebenen Zirkulare . . . . .	58
Keine Zersplitterung der Eisenbahner in Organisationen nach Kategorien, sondern Zusammenschluss aller in Zentralorganisationen . . . . .	72
Kontrolle über die Agenten der Streikbrecher . . . . .	87
Kein Sozialist kann der gelben Rasse dieselben Rechte gestatten wie der weissen, sagt Lindley . . . . .	99
Kopenhagen wird als nächster Kongressort bestimmt . . . . .	158
Krieg dem Kriege! . . . . .	158
Lindley-Stockholm referiert über die Pläne der international vereinigten Reeder . . . . .	128, 129, 130
Nationale Bewegung der Eisenbahner in England . . . . .	23
Nachsendung von Drucksachen an Seeleute in ausländische Häfen . . . . .	84
Organisationen der Hafenarbeiter . . . . .	35
Organisationen der Seeleute . . . . .	37
Organisationen der Eisenbahner . . . . .	37
Organisationen der Strassenbahner . . . . .	39
Organisationen der Fuhrleute und anderer Transportarbeiter . . . . .	39
Organisationen der Flussmaschinisten und Heizer . . . . .	40
Organisationen der Seeleute in Schweden und Dänemark . . . . .	106

	Seite
Passive Resistenz der Eisenbahner in Oesterreich . . . . .	23
Parlamentarische Arbeiten und Gesetzgebung . . . . .	59
Präsenzliste der Konferenz der Eisenbahner . . . . .	68
Präsenzliste der Konferenz der Seeleute . . . . .	81
Protest gegen den Import von Ausländern und ihre Verwendung als Seeleute, sofern sie Streikbrecher sind oder nicht zu gleichen Lohn-, Arbeits- und Rechtsbedingungen angestellt werden wie die Einheimischen . . . . .	102
Präsenzliste des Kongresses . . . . .	113
Protest der englischen Delegierten gegen den Vorwurf der „Vogel Strauss- Politik“ . . . . . 117, 121,	123
Protest gegen die Gewalttätigkeiten der ungarischen Regierung . . . . .	127
Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse im Eisenbahnbetriebe . . . . .	145, 149
Regelung der Unterstützung für bedürftige Seeleute in ausländischen Häfen . . . . .	88
Resolution der Konferenz der Seeleute im Jahre 1902 . . . . .	96
Rassenkampf oder Klassenkampf? . . . . .	100
Regierung und Generalstreik . . . . . 130,	133
Resolution der Eisenbahner-Konferenz wird bestätigt . . . . .	151
Streik der Hafendarbeiter in Rotterdam . . . . .	8
Streik der Hafendarbeiter in Belfast . . . . .	9
Streik der Hafendarbeiter in Newyork . . . . .	10
Streik der Hafendarbeiter in Schweden . . . . .	10
Streiks der Hafendarbeiter in verschiedenen Ländern . . . . .	12
Streik der Seeleute in Italien . . . . .	12
Streik der Seeleute in Frankreich . . . . .	13
Streiks der Seeleute in Deutschland . . . . .	14
Streik der Seeleute in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam . . . . .	17
Streiks der Seeleute in verschiedenen Ländern . . . . .	17
Streik der Fischdampfer-Mannschaften in Deutschland . . . . .	17
Streik der Binnenschiffer auf der Elbe . . . . .	18
Streik der Maschinisten und Heizer der holländischen Rheinschleppdampfer Streiks der Mannschaften auf Flussdampfern sowie der Flösser in ver- schiedenen Ländern . . . . .	19
Streik der Eisenbahner in Bulgarien . . . . .	20
Streik der Eisenbahner in Italien . . . . .	20
Streik der Eisenbahner in Indien . . . . .	22
Streik des Lokomotivpersonals in Argentinien . . . . .	22
Streik der Eisenbahner in Uruguay . . . . .	22
Streik der Motorwagenführer in London . . . . .	25
Streik der Strassenbahner in Budapest . . . . .	26
Streik der Strassenbahner in Rom . . . . .	26
Streik der Strassenbahner in Kopenhagen . . . . .	27
Streik der Strassenbahner in Mailand . . . . .	27
Streik der Strassenbahner in Paris . . . . .	27
Streiks der Strassenbahner in Städten verschiedener Länder . . . . .	27
Streiks der Fuhrleute, Droschkenkutscher, Automobilkutscher, Handelshilfs- arbeiter usw. . . . .	29
Streikbrecherzüchtung und Streikbrecherimport . . . . .	30
Separatismus der Lokomotivführer . . . . . 75, 77,	78

VI.

	Seite
Seemannsbewegung in England . . . . .	124
Sexton-Liverpool bringt einen Antrag gegen die Streikbrecher ein . . . . .	128
Streikbrecher-Agenturen . . . . .	138
Streik oder passive Resistenz für Eisenbahner? . . . . .	144, 145, 147, 148, 149, 150
Soldaten an Stelle der Streikenden im Eisenbahnbetriebe . . . . .	149, 150
Tätigkeit des Zentralrats der I. T. F. bei wirtschaftlichen Kämpfen . . . . .	50
Tagesordnung der Konferenz der Seeleute . . . . .	82
Tagesordnung des Kongresses . . . . .	111
Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der I. T. F. . . . .	50, 116
Uebertritt der Seeleute zu andern Organisationen . . . . .	103
Unterbietung der Heuer in ausländischen Häfen . . . . .	108
Umfrage über die Höhe der Heuer . . . . .	108
Uebersetzungen auf den Kongressen . . . . .	158
Vorarbeiten für statistische Erhebungen . . . . .	49
Verständigung über die gestellten Anträge auf der Konferenz der Eisenbahner . . . . .	80
Vereinbarung zwischen holländischen und deutschen Hafentarbeitern . . . . .	90
Wirtschaftliche Krise . . . . .	3
Weshalb die Chinesen für die Seeleute in Amerika eine Gefahr sind . . . . .	101
Weltstreik gegen die Organisation der Schiffsreederei . . . . .	131, 134
Wilson-London entschuldigt sich durch ein Schreiben an Furuseth . . . . .	136
Warnung vor Eintritt in die Unterstützungskassen der Arbeitgeber und vor Abschluss von Kontrakten mit Verpflichtung zum Streikbruch . . . . .	139
Werkstättenarbeiter gehören in die Organisationen der Eisenbahner . . . . .	143, 146, 148
Zusammenschluss der Arbeitgeber . . . . .	34
Zentralrat und Sekretariat der I. T. F. . . . .	61
Zentralisation der Eisenbahner in Oesterreich . . . . .	72
Zentralisation der Eisenbahner in Deutschland . . . . .	73, 74, 76
Zentralisation der Eisenbahner in Schweden . . . . .	74
Zentralisation der Eisenbahner in Italien . . . . .	74
Zentralisation der Eisenbahner in der Schweiz . . . . .	75
Zentralisation der Eisenbahner in Russland . . . . .	75
Zentralisation der Eisenbahner in Ungarn . . . . .	75
Zentralisation der Eisenbahner in England . . . . .	79
Zwei Klassen von Arbeitern in den Häfen . . . . .	128
Zugeständnis eines Rechts auf Freizügigkeit der Streikbrecher wirkt komisch . . . . .	139



---

---

Druck von Friedrich Meyer, Hamburg 23.

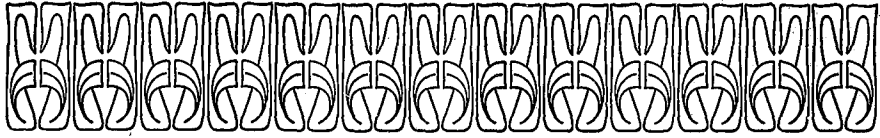
---

---

# Bericht des Zentralrats

für 1906—1907—1908.





Der Wirtschaftsmarkt war im Jahre 1906 und bis nahezu Ende 1907 glänzend zu nennen, erst 1908 setzte die Krise, von Amerika ausgehend, mit voller Macht ein, ihren unheilvollen Einfluss auf alle Länder und Gewerbe ausübend. Der Frachtenmarkt im Schiffahrtsverkehr liegt gegenwärtig sehr darnieder, nicht ganz so schlimm ist es in den Transport- und Verkehrsbetrieben zu Lande. Wenn auch der Güterverkehr der Eisenbahnen etwas nachgelassen hat, so ist er doch nicht derart, dass eine erhebliche Mindereinnahme gegen die Vorjahre erzielt wird. Wenigstens geht dieses aus den uns zur Verfügung stehenden Rechnungsergebnissen der Eisenbahnen fast aller Länder nicht hervor, mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Amerika, wo Entlassungen von Eisenbahn-Angestellten in riesigem Umfange vorgenommen wurden. Bei 17 repräsentativen Eisenbahnen, welche ein Drittel des Bahnnetzes der Vereinigten Staaten kontrollieren, war die Zahl der Angestellten am 31. März 1908 um 18 Prozent geringer als am 30. Juni 1907. Man kann wohl annehmen, wenn man diesen Prozentsatz auch für die übrigen Bahnen des Landes der Berechnung zu Grunde legt, dass etwa 400 000 Angestellte, an allen Bahnen zusammen genommen, abgelegt wurden. Diese grosse Zahl lässt einen Rückschluss auf den Stand des Wirtschaftsmarktes in Amerika zu. Leise Anzeichen einer Besserung machen sich dort bereits wieder bemerkbar. Nicht ganz so befriedigend, wie im Güterverkehr der Eisenbahnen, sieht es in der Binnenschifffahrt und in den Transportbetrieben zu Lande aus. Viele Organisationen, die Fuhrleute, Handelshilfsarbeiter usw. zu ihren Mitgliedern zählen, die in den letztvergangenen Jahren niemals Anspruch auf Arbeitslosen-Unterstützung erhoben haben, nehmen jetzt in grösserer Zahl diese Unterstützung in Anspruch. Wohl ein Beweis dafür, dass eine Arbeitsverminderung eingetreten ist. Viel verheerender wirkt die Krise unter den Hafendarbeitern und Seeleuten in den Hafenstädten. Alle Reedereien waren gezwungen, infolge des schlechten Frachtenmarktes, eine grössere Anzahl Schiffe der Fahrt zu entziehen und aufzulegen. Freilich fanden viele Reedereien lohnende Beschäftigung in dem Rücktransport von nach Amerika Eingewanderten, die nun, nachdem die Krise in Amerika mit aller Schärfe einsetzte, nach Europa mit ihren Ersparnissen zurückkehrten. Doch findet die Rückwanderung nur noch in beschränkter Masse statt. Die Arbeitslosigkeit in den Hafenstädten aller Länder ist gross. Eine einzige Ausnahme scheint Australien zu machen, denn nach uns



zugegangenen Berichten ist dort von einer Krise wenig zu merken. Dasselbe kann man auch im allgemeinen von den Betrieben sagen, die der Personenbeförderung auf dem Lande dienen, wie Eisenbahnen, Strassenbahnen, Omnibusse, Automobile, Droschken usw. Diese Unternehmungen sind von der Krise bis jetzt wenig beeinflusst worden. Natürlich machen sich dort auch die Einflüsse der Krise bemerkbar, aber doch nicht in der verheerenden, sichtbaren Weise, wie in den anderen hier genannten Unternehmungen.

## **Konjunktur und Organisation.**

Mit der anhaltenden guten Konjunktur haben auch die Organisationen gleichen Schritt gehalten. Wohl fast alle Organisationen im Transport- und Verkehrsgewerbe sind in erfreulicher Weise gewachsen. Einige Organisationen konnten ihre Mitgliederzahl in den letzten beiden Jahren um 10- bis 30 000 erhöhen. Auch war die gute Konjunktur der Anstoss zu Gründungen von neuen Organisationen. Alles in allem, man kann behaupten, dass die andauernde gute Wirtschaftsperiode ein mächtiger Ansporn für alle Organisationen war, die soziale Lage ihrer Mitglieder zu verbessern, die noch fernstehenden Berufsgenossen zur Organisation heranzuziehen, diese selbst auszubauen und für den wirtschaftlichen Kampf aktionsfähiger zu machen. Nicht alle Organisationen haben es verstanden, in weiser Voraussicht so zu handeln, dafür müssen sie jetzt im Zeichen des wirtschaftlichen Niederganges schwer büssen. Doch darüber an anderer Stelle einige Bemerkungen.

## **Gute Konjunktur, viele Streiks.**

Die gute Konjunktur der letzten Jahre und die damit verbundene günstige Entwicklung der Organisationen hatte zur Folge, dass überall, in allen Ländern der Kampf mit den Arbeitgebern aufgenommen wurde. Wohl keine der vorhergehenden Berichtsperioden ist so reich an wirtschaftlichen Kämpfen, sowohl an Zahl wie an Umfang, wie diese Berichtsperiode. Es sei nur erinnert an die grossen Aktionen der Hafentarbeiter in Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Newyork und Belfast, an die Aktionen der Hafentarbeiter in den französischen, spanischen, schwedischen, norwegischen und finnischen Häfen sowie in den Häfen des Schwarzen Meeres; an die Aktion der deutschen Seeleute im Nord- und Ostseegebiet, an den Generalstreik der französischen und italienischen Seeleute, den Streik der Seeleute in Rotterdam, Antwerpen, den Städten des Schwarzen Meeres, Buenos Aires und an der Pacificküste; an den Streik der Mannschaften der Nordsee-Fischdampfer im Untereibe- und Unterwesergebiet, den Streik der Binnenschiffer des Elbegebiets und der Streik der holländischen Flussmaschinisten und Heizer auf dem Rhein; an den Streik der Eisenbahner in Bulgarien, Italien, Indien, Argentinien und Uruguay, der passiven Resistenz der Eisenbahner in Oesterreich, der grossen Bewegung der Eisenbahner in England und Nordamerika; an den Streik der Motorwagenführer

in London und der Strassenbahner in Budapest, Kopenhagen, Mailand, Rom und Lissabon; nicht zu vergessen der Streiks der Fuhrleute, Droschkenkutscher, Strassenbahner, Handelshilfsarbeiter etc., die sich auf Deutschland, Schweden, Nord- und Südamerika, Frankreich, Belgien, Schweiz und Oesterreich verteilen, in einer solchen Zahl, dass sie nicht namhaft gemacht werden können. Nur auf die wichtigsten Kämpfe werden wir kurz eingehen.

## Kämpfe der Hafentarbeiter.

### Die Aussperrung im Hamburger Hafen.

Die Differenzen im Hamburger Hafen zwischen den Hafentarbeitern und ihren Arbeitgebern reichen bis zum Anfang des Jahres 1906 zurück. Die Hauptursache der Differenzen war die ungeheuer lange Arbeitszeit, wie sie im Hamburger Hafen gang und gebe war. Seit mehr als 10 Jahren ist die Organisation unausgesetzt bemüht gewesen, die Arbeitszeit auf das notwendige Mass einzuschränken. Bis dahin sind diese Bestrebungen immer an dem Starrsinn der Unternehmer und ihrem Mangel an sozialem Verständnis gescheitert. Als die Unternehmer nun im Jahre 1906 die Schauerleute wegen der Beteiligung an der Maifeier 10 Tage aussperrten und damit dokumentierten, dass es sehr wohl möglich sei, die Arbeitszeit einzuschränken, beschlossen die Schauerleute, jede Sonntagsarbeit und Nacharbeit nach 10 Uhr abends zu verweigern. Mit diesem Zustand hatten sich die Unternehmer, ihrer eigenen Angabe zufolge, bereits abgefunden, als sie auf das Betreiben einzelner Scharfmacher im Frühjahr 1907 plötzlich das Verlangen stellten, **sämtliche Schauerleute sollten sich zu unbeschränkter Nacht- und Sonntagsarbeit schriftlich verpflichten**. Als dieses Ansinnen abgelehnt wurde, erfolgte prompt die Aussperrung. Hiervon wurden etwa 5000 Schauerleute betroffen.

Die Unternehmer, die stark damit gerechnet hatten, aus den Reihen der alten Schauerleute eine grosse Zahl Ueberläufer zu erhalten, machten, als sie sich hierin getäuscht sahen, alle Anstrengungen, Arbeitswillige herbeizuschaffen. Das Hauptkontingent stellte, wie schon in vorhergehenden Fällen, so auch hier, England. Alles was nicht vollständig Krüppel war, wurde nach Hamburg transportiert, um da die Ausgesperrten zu ersetzen.

Nach einer Dauer von 43 Tagen wurde die Aussperrung mit teilweisem Erfolg durch Verhandlung beigelegt. Der teilweise Erfolg liegt in dem Umstand, dass die Unternehmer sich bereit erklären mussten, die unmässig lange Arbeitszeit abzuschaffen und dafür den Schichtwechsel einzuführen. Als ein Erfolg ist es aber weiter zu betrachten, dass die Verhandlungen über die Beilegung des Konflikts zwischen den Organisationsleitungen gepflogen wurden, obgleich der Hafenbetriebsverein vorher jede Verhandlung mit der Organisation und die Anerkennung derselben als Vertreter der Arbeiter, schroff abgelehnt hatte. Nach Lage der ganzen Verhältnisse im Hamburger Hafen war auch gar kein anderes Resultat zu erwarten; zu Differenzen musste es über kurz oder lang kommen, denn die Zustände hatten sich zu einer wahren Unzuträglichkeit herausgebildet. Auf beiden Seiten hatten sich die Dinge durch jahrelange Reibungen derartig

zugespitzt, dass ein Zusammenstoss unausbleiblich war. Die Unternehmer vertreten mit allem Nachdruck den Standpunkt des „Herren im eigenen Hause“ und die Schauerleute verlangten ein gewisses Mitbestimmungsrecht. Da nun die Schauerleute, begünstigt durch die gute wirtschaftliche Konjunktur des Jahres 1906, durch eigene Kraft sich gewisse Vergünstigungen errungen hatten, mussten die Unternehmer entweder von ihrem Standpunkt abgehen oder den Schauerleuten die errungenen Positionen mit Gewalt wieder nehmen. Schon vor der Aussperrung hatten die Unternehmer versucht, die Schauerleute durch kleine Massregelungen, Aussperrungen usw. usw. zum Eintritt in den Streik zu provozieren, als diese aber, dank der ausgezeichneten Disziplin, sich zu keiner Dummheit hinreissen liessen, mussten sie zu der Aussperrung greifen.

Der Kampf ist auf beiden Seiten mit grosser Energie und unter grossen Opfern durchgekämpft worden. Der Organisation hat er eine Ausgabe von 254 000 M verursacht, also über eine viertel Million Mark. Den Unternehmern aber muss er einen ungeheuren Schaden zugefügt haben, denn in allen Jahresberichten, der an der Schifffahrt interessierten Gesellschaften für das Jahr 1907, wird die Herabsetzung der Dividende mit den grösseren Arbeiterausständen in den Hafenstädten motiviert. Das eine aber steht zweifellos fest, so leichtfertig wie 1907 werden die Unternehmer weder im Hamburger Hafen noch in einem anderen schwerlich eine Aussperrung wieder vornehmen. Sie haben die Widerstandsfähigkeit und Schlagfertigkeit der Organisation zu spüren bekommen und wissen, dass sie es mit einem ebenbürtigen Gegner zu tun haben. Und das ist auch ein Erfolg.

Die Arbeitgeber versuchten nach der Beilegung des Konflikts fremde Arbeiter nach Hamburg zu locken, mit der Begründung, dass es im Hamburger Hafen an Arbeitskräften mangle. Das war nun nicht der Fall. Es erschienen darauf in den sozialistischen Tageszeitungen fortwährend aufklärende Notizen, die die Arbeiter warnten, nach Hamburg zu kommen. Hierin sah der „Hafenbetriebsverein“ eine Verletzung der Vereinbarung, denn die Vereinbarung enthielt die Klausel: „in Friedenszeiten aufzuhören, den Zuzug auswärtiger Arbeiter zu verhindern und von jeglichem Terrorismus diesen Arbeitern gegenüber abzustehen.“ Die Organisation der Hafnarbeiter konnte die Veröffentlichung der Warnungsnotizen in den politischen Tageszeitungen nicht verhindern, weil ihr Einfluss nicht so weit reichte, und weil sie auch gar nicht das Recht hatte, den Zeitungen die Veröffentlichung solcher Notizen zu verbieten. Das konnte oder wollte der „Hafenbetriebsverein“ nicht einsehen und rief daher die Gerichte um einen Einhaltsbefehl an. Gegen Ende des Jahres 1907 hat das Gericht zu Hamburg dem Hafnarbeiterverband die Verpflichtung auferlegt, die Bedingungen des zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern geschlossenen Vertrages bei Vermeidung von Geld- und Gefängnisstrafen einzuhalten. Hiergegen legte der Hafnarbeiterverband Berufung bei einer höheren gerichtlichen Instanz ein, mit dem Erfolg, dass das Urteil der Vorinstanz aufgehoben wurde. Die Arbeitgeber sind also mit ihrer gerichtlichen Aktion gegen die Hafnarbeiter abgeblitzt. Hätte die höhere Instanz das Urteil bestätigt, dann hätten die Arbeitgeber nicht gezögert, einen grossen Schadenersatzprozess gegen den Verband der Hafnarbeiter einzuleiten. Alle diese Vorkommnisse sind eine Warnung für die Hafnarbeiter in Hamburg, stets auf ihrer Hut zu sein, denn die Arbeitgeber werden es nun auf andere Weise versuchen, die Organisation zu schwächen und zu schädigen.

### Die Aussperrung in Antwerpen.

Als eine Folge des grossen Streiks im Jahre 1900 hatten die Arbeitgeber die „Fédération Maritime“ von Antwerpen gegründet, eine Vereinigung von Reedern, die ihrerseits die „Union zum Schutze der Hafendarbeit in Antwerpen“ gründete. Diese Vereinigungen der Arbeitgeber hatten den Mindestgehalt der Schauerleute auf 5 Franken pro Tag festgesetzt; sie hatten sechs Arbeitsbörsen eingerichtet, ebenso Kranken- und Sterbekassen und Kassen für Gefahr auf See. Man war übereingekommen, dass die Meinungsverschiedenheiten der Union vorgelegt werden sollten, und dass, wenn man hier zu keinem zufriedenstellenden Resultat kommen könnte, die Frage einem Komitee unterbreitet werden sollte, das aus zwei Hafendarbeitern, zwei Vertretern der Kaufleute, an die die Waren adressiert sind, sechs Vertretern der Federation und aus einem Vertreter der Union besteht. Nicht alle Arbeitgeber schlossen sich dieser Organisation an.

Bis zum Jahre 1906 war von einer Organisation der Hafendarbeiter nichts zu verspüren. Da begann „Willen is Kunnen“ sich zu organisieren und im Juni des Jahres 1907 wurden folgende Forderungen proklamiert:

1. Erhöhung des Lohnes von 5 auf 6 Franken, oder von 6 Franken auf 6.50;
2. Erhöhung des Lohnes für die Ueberstunden mit einem Aufschlag von 100 % und nicht wie bisher von 50 %. Vermehrung der Arbeiter, die in Gängen arbeiten, bis zu einer Mindestzahl von 13. (Bisher wurde ihre Anzahl nach Bedarf der einzelnen Fälle festgesetzt.)

Zuerst streikten die Getreideschauerleute, dann folgten die Holzschauerleute. Die Arbeitgeber, unterstützt durch die „Fédération Maritime“, verweigerten die Forderungen der Arbeiter zu erfüllen und die Streiks hörten auf, so dass bis zum 15. Juli wieder Friede im Hafen herrschte. An diesem Tage verlangten die Getreidearbeiter, die gerade dabei waren ein Schiff zu entladen, einen Lohn von 6 Franken. Der in Frage stehende Arbeitgeber verweigerte es, bis eine andere Firma sich herbeiliess, die Erhöhung zu bewilligen. Derselbe Vorgang spielte sich in der Holzstauerei ab. Nun griff die „Fédération Maritime“ ein, indem sie 1200 englische Arbeiter kommen liess, um die Arbeiter ersetzen zu können, die die Arbeit verlassen würden. Als die englischen Arbeiter eingetroffen waren, verlangte die Fédération von den bei ihren Mitgliedern beschäftigten Arbeitern, eine Erklärung zu unterzeichnen, wonach sie sich bereit erklärten, nach den Bedingungen, die bis jetzt existiert hatten, weiter zu arbeiten. Kein Arbeiter unterschrieb und so wurden 8000—10 000 Hafendarbeiter ausgesperrt. Die Aussperrung dauerte vom 6. August bis zum 23. September. Die Anzahl der aus England geholten Arbeiter betrug durchschnittlich 2400—2500.

Beim Ausbruch der Aussperrung hatten die Arbeiter den Vorteil, dass die Erntesaison vielen von ihnen Gelegenheit bot, sich durch Feldarbeit Geld zu verdienen und gleichzeitig die Aussperrung in aller Ruhe über sich ergehen zu lassen. Viele Hafendarbeiter wohnten auf dem Lande und kommen nur zur täglichen Arbeit nach Antwerpen. Während der Aussperrung verpflichtete „Willen is Kunnen“ die Schauerleute, die auf den Schiffen zum Transportieren der Kollis beschäftigt waren, eine Erklärung zu unterschreiben, nach welcher sie die bestehenden Arbeitsbedingungen annahmen. Auf diese Weise konnte eine grosse Anzahl von Hafendarbeitern weiter verdienen, was nicht allein die Ausgaben der Organisation verringert hätte, sondern diesen in Arbeit stehenden Kollegen auch noch erlaubte, zu den Streikkosten beizusteuern. Die Arbeitgeber

nahmen die Unterschriften der zum Löschen und Laden der Kollis bestimmten Arbeiter an, aber dann beauftragten sie diese Arbeiter mit der Arbeit auf den Getreide- und Holzschiffen, was diese Arbeiter verweigerten und auch auschieden.

Nach mehreren Versuchen, an die sich der Bürgermeister Hertog von Antwerpen rege beteiligte, kam eine Vereinbarung zustande und am 24. September wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Die fremden Arbeiter wurden wieder nach England zurückgeschickt und der Mindestlohn von 5 Franken auf 5.50 Fr. pro Tag erhöht. Mit Grausen werden die Arbeitgeber an diese ihre eigene Machtprobe zurückdenken. Ihre Verluste müssen Millionen betragen haben. Nur ein Teil hiervon hätte genügt, um die Hafendarbeiter zufrieden zu stellen, aber nein, die Arbeitgeber lassen es sich Millionen kosten, wenn sie nur „Herr im Hause“ bleiben. Auch ein Standpunkt, wenn nicht gerade klug, so doch sehr kostspielig!

### Der Streik in Rotterdam.

Der Streik in Rotterdam war ursprünglich verursacht durch die Einführung von Elevatoren für das Löschen der Getreideschiffe. Die Getreidewäger glaubten, dass diese Elevatoren einer Anzahl von ihnen die Arbeit nehmen würde. Sie stellten deshalb Forderungen, um die Maschinen unmöglich zu machen. Die deutschen Getreide-Importeure nahmen die Forderungen an und gaben gleichzeitig die Versicherung, dass sie bis zum Mai 1907 kein Getreide annehmen würden, was in Rotterdam mit Elevatoren aufgenommen war. Als dieser Vertrag abgelaufen war, wurde der Vertrag erneuert, aber die Elevatorengesellschaft erklärte, dass sie mit ihren Elevatoren arbeiten lassen werde und hatte schon ihre Massnahmen im voraus getroffen. Es kam zu einem 10tägigen Waffenstillstand, um zu versuchen, in dieser Zeit zu einem Kompromiss zu kommen. Das gelang nicht und der Kampf brach los.

Gefordert wurde ein Stundenlohn von 25 auf 30 Cent, für Löschen von Getreide von 10 auf 12½ Cent pro Last; für Löschen der Steinkohlen 75 Cent pro Last (bisher verschieden), Nacharbeit nur von 6—6 Uhr, nicht länger als 12 Stunden arbeiten, Einführung von Tag- und Nachtschicht, die Entlassenen wieder in ihrer alten Stellung und die Streikbrecher weg.

Nach langem erbitterten Kampfe kamen am 18. November 1907 die streikenden Getreidearbeiter und die Arbeitgeber im Hafen zu Rotterdam zu einer Einigung. Die Einigung fand auf folgender Grundlage statt:

1. Die Vorstände der Abteilungen des Nederlandschen Scheeps- en Bootwerkersbond verpflichten sich für ihre Mitglieder, dass ordentlich gearbeitet werden soll, mit allen Kategorien von Arbeitern (Wieger, Freileute, Sackhalter usw.), die im Dienste der Getreideempfänger stehen.

2. Die Schauerleute im Dienste der Arbeitgebervereinigung, die sogenannten Streikbrecher, werden als feste Arbeiter bei den Arbeitgebern eingeteilt.

3. Auf die Entlassung der früheren festen Arbeiter soll nicht zurückgekommen werden. Ihre Kaution haben sie unwiderruflich eingebüsst. (Jeder feste Arbeiter musste eine Kaution in Höhe von 50 Gulden stellen.)

4. Um den Forderungen der letzten Zeit entgegenzukommen, wird mit 1. Januar 1908 das Löschen von Getreide auf 11 Cent pro Last und pro Mann gebracht. Dieses schliesst die Verpflichtung ein, sich nicht dem Gebrauch der Getreideelevatoren zu widersetzen.

5. Für den Stundenlohn bleibt ein Lohn von 25 Cent bestehen.

6. Der Nachtdienst beginnt um 7 Uhr anstatt um 9 Uhr und dauert bis morgens 6 Uhr. Diese Regelung tritt mit dem 1. Januar 1908 in Kraft.

7. An Bord eines Schiffes soll während der Zeit des Ladens und Löschens wegen Differenzen mit dem Arbeitgeber die Arbeit nicht niedergelegt werden. Eine Schiedskommission von Arbeitgebern und Arbeitnehmern soll über die Differenzen verhandeln, für beide Parteien bindend.

8. Durch die Einführung eines Buchsystems soll eine Kategorie von nicht-festen Schauerleute gebildet werden.

Die Arbeitgeber bewilligten also eine Lohnerhöhung von 1 Cent pro Last für Getreidearbeit, zwei Stunden mehr Extrabehaltung für Nachtarbeit und Einsetzung eines Schiedsgerichts. Der Streik dauerte 10 Wochen. Etwa 1000 Getreidearbeiter waren beteiligt. Von den Hafendarbeitern in Rotterdam wurden allein 30 000 Gulden als Streikunterstützung aufgebracht. Bisher befanden sich im Hafen zwei Getreideelevatoren. Es sollen noch sechs in Bestellung gegeben sein, so dass bald acht Elevatoren in Tätigkeit sein werden. Rotterdam ist ein bedeutender Durchgangshafen für die Getreideeinfuhr nach Deutschland. Gegenwärtig wird ein neues Kollektivübereinkommen im Hafen zu Rotterdam und die Errichtung des Schiedsgerichts zwischen Arbeitgebern und Hafendarbeitern diskutiert.

### Der Streik in Belfast.

Anfangs des Jahres 1907 gelang es in Belfast der National Union of Dock Laborers die Hafendarbeiter zu organisieren. Die Schiffsreederei erhoben sofort Einspruch, sie wollten nicht zugeben, dass die Hafendarbeiter Mitglieder einer Gewerkschaft würden. Es kam schliesslich zu einem Streik, indem sie für Anerkennung der Gewerkschaft und Lohnerhöhung kämpften. Es beteiligten sich anfänglich etwa 150 Mann an dem Streik. Da es den Arbeitgebern gelang, Streikbrecher zu bekommen, weigerten sich die Fuhrleute die von Streikbrechern abgeladenen Frachten weiter zu befördern und traten schliesslich ebenfalls in den Streik. Auch die Kohlenräger folgten diesem Beispiel, so dass die Bewegung schliesslich auf ungefähr 2000 direkt Beteiligte answoll, ohne diejenigen Arbeiter mitzurechnen, die durch den Streik arbeitslos wurden.

Bereits Ende Juli schien es, als wenn es zu einer Beilegung des Streiks kommen sollte. Die Federation of Trade Unions hatte einige Vertreter, darunter ihr Sekretär Mr. Mitchell, nach Belfast gesandt, die mit den streitenden Parteien in Unterhandlung traten. Nachdem dieselben aber wieder nach England zurückgekehrt waren, wurden auf einmal alle Verhandlungen abgebrochen.

Es kam nun zu grossen Unruhen und die Streikbewegung begann zu wachsen. Die Ausständigen griffen die Automobile an, welche dazu bestimmt waren, die massenhaft im Hafen und am Bahnhof aufgestapelten Waren fortzuschaffen. Es kam zu Zusammenstössen mit der Polizei. Die irischen Polizisten, die anscheinend durch den Streik lernten, verhielten sich während der ganzen Streikbewegung sehr zurückhaltend, bis sie durch die ganzen Vorkommnisse veranlasst, dazu übergingen, auch ihrerseits höhere Besoldung zu verlangen. Sie hielten mehrere Versammlungen ab. Derartige Versammlungen sind ohne vorher eingeholte Erlaubnis unstatthaft und es erschien deshalb in einer Versammlung ein höherer Polizeioffizier, der die Versammlung verbot. Die Versammelten kümmerten sich nicht um das Verbot, sondern nahmen eine drohende Haltung ein.

ganze Schiffsloadungen englischer Streikbrecher heran, genau wie im vorigen Jahre bei den Kämpfen der deutschen Seeleute und Hafendarbeiter. Sollte es wirklich keine Möglichkeit für die englischen Gewerkschaften geben, diesem Skandal ein Ende zu machen? Wir wissen, dass es sich um ausserordentliche Verhältnisse in den englischen Häfen handelt, die ein internationales Gesindel dorthin konzentrieren, das sich zu Streikbrecherdiensten im Auslande anwerben lässt. Und wir sind weit davon entfernt, den englischen Gewerkschaften die Verantwortung für dieses Gesindel aufhalsen zu wollen. Aber die Frage muss immerhin gestellt werden, ob seitens der englischen Gewerkschaften alles geschieht, was zur Abstellung dieser skandalösen Vorgänge geschehen kann.

Damit wären die Vorgänge bei den grössten Streiks in der verflochtenen Periode kurz skizziert. Im übrigen müssen wir auf die Mitteilungen in unseren Zirkularen und auf die des Internationalen Korrespondenz-Blattes verweisen, die während der Zeit vom Oktober 1906 bis jetzt erschienen sind. Ausser den bereits geschilderten Streiks findet man in diesen Mitteilungen über die Streiks der Hafendarbeiter in Stettin, Rostock, Warnemünde, Königsberg, Brake an der Weser, Galatz (Rumänien), Amsterdam, San Pedro (Kalifornien), La Pallice, Passau a. D., Portland (Oregon), Neapel, Livorno, Odessa, Rio de Janeiro, Coruña, Port Said, Dordrecht, Nantes, Boulogne, Tokyo, Norrköping, Montreal (Quebec), Rouen, Montevideo, Tonnay-Charente, Santiago (Cuba), Gravelines, Cherbourg, Sydney, Port Arthur (Texas), Christiania, Uddevalla, Helsingborg usw. Es hat wirklich nicht an Kämpfen bei den Hafendarbeitern gefehlt.

## **Kämpfe der Seeleute.**

### **Generalstreik der Seeleute in Italien.**

Am 4. Dezember 1906 trat plötzlich das Personal der „Navigazione Generale“ in Genua und Neapel in den Ausstand. 93 italienische Reeder, die über 400 Dampfer verfügen, erklärten die Forderungen des Schiffspersonals für dauernd unannehmbar und stellten den gesamten Seetransportdienst ein, mit Ausnahme der staatlich subventionierten Postdampferlinien, auf deren Aufrechterhaltung der Ministerpräsident drang. Auf diese Massnahme antwortete die Organisation mit der Proklamierung des Generalstreiks. Der Auswandererverkehr und der Seehandel wurde durch die Einstellung des Schiffahrtsdienstes schwer getroffen. Im Senat erklärte der Minister für Post und Telegraphen auf eine Interpellation, seine Bemühungen bei den Schiffahrtsgesellschaften, die Fortdauer des Postdienstes sicherzustellen, hätten keinen Erfolg gehabt. Der Postdienst für die Inseln ward durch Torpedoboote versehen, ebenso ward für den Personenverkehr mit Hilfe von Kriegsschiffen gesorgt. Die Bewegung nahm immer grösseren Umfang an. In Brindisi kam es zu Ruhestörungen, so dass die Stadt militärisch besetzt wurde. Trotzdem die „Navigazione Générale“ enormen Schaden erlitt, lehnte sie es doch mit Zustimmung der Aktionäre ab, dem Schiffspersonal irgendwelches Entgegenkommen zu zeigen. Einige kleinere Schiffahrtsgesellschaften bewilligten die Forderungen. Die Forderungen waren sämtlichen Schiffahrtsgesellschaften des Landes zugesandt worden und umfassten Lohnerhöhungen, Arbeitszeitverkürzung sowie Regelung der Disziplinarverhältnisse und der Beköstigungstabelle. Ende Januar 1907 war die Bewegung entschieden. Die Reeder, hatten sie bisher jedes ankommende Schiff abgerüstet und die Mannschaft ent-

lassen, änderten nun ihre Taktik, indem sie die Wiederindienststellung der abgerüsteten überseeischen Dampfer und die Anwerbung neuen Personals zu den früheren Bedingungen vornahmen. Jetzt begannen die Reihen der Streikenden sich zu lichten. Die Organisation verlor an Autorität. Was die Reeder wollten, das hatten sie erreicht, die Organisation war fast ganz zerstört worden. Der Rest sammelte sich um Giovanni Zampiga, einem Anhänger des Syndikalismus, während ein anderer Teil, der grössere, die Genossen Calda und Carosini zu ihren Führern erkor. Diese Genossen gehören der reformistischen Richtung an. Die syndikalistische Gruppe hat heute jede Bedeutung verloren. Langsam und sicher entwickelte sich die unter der Obhut der Arbeiterkammer in Genua stehende Gruppe, dabei das Ziel verfolgend, eine Verschmelzung der Hafendarbeiter und Seeleute in einer einzigen Organisation über das ganze Land herbeizuführen.

### **Generalstreik der Seeleute in Frankreich.**

Der Generalstreik brach am 1. Juni 1907 plötzlich aus und erstreckte sich auf alle Häfen des Atlantischen Ozeans und des Mittelmeeres. Der Ausstand richtete sich gegen die Behörden, nicht gegen die Reeder. Es handelte sich um diejenigen Seeleute (Inscrits Maritimes), die im Kriegsfall zur Verfügung des Marineministers zu stehen haben. Sie forderten Erhöhung der ihnen zugestandenen Pensionen. Während das Projekt des Marineministers Thomson den Matrosen Pensionen von 204—360 Francs, den Kapitänen Pensionen von 780—1000 Francs jährlich zubilligte, verlangten die „Inscrits Maritimes“ 600 Francs für Matrosen und 1600—1800 Francs für Kapitäne und beriefen sich bei diesen Forderungen darauf, dass ihre von Colbert im Jahre 1670 geründete Pensionskasse durch Staatsanleihen im Laufe der Zeit um 436 Millionen Francs erleichtert worden sei. Dagegen erklärten die Regierungskreise, dass diese Berechnungen nicht exakt und die Regierung seit Jahren bemüht gewesen sei, die Altersversorgungen zu erhöhen. Man hätte nur die Kammerberatungen abwarten sollen. Inzwischen ging der Generalstreik programmässig vor sich und auch die Fischer erklärten sich mit den Streikenden solidarisch. Sofort fanden im Marineministerium Verhandlungen zwischen der Regierung bezw. der Kammerkommission und den Delegierten der Seeleute statt, in der die Kommission sich verpflichtete, über die Vorschläge der Regierung hinauszugehen, während sich der Marineminister Thomson vorläufig noch ablehnend verhielt. Thomson selbst bezeichnete die Folgen des Ausstandes als sehr schlimm. Für Algerien und Korsika sei die regelmässige ununterbrochene Schifffahrtsverbindung mit Frankreich geradezu eine Lebensfrage. Die französische Regierung habe sich an das Ausland wenden müssen, um ihren Postdienst zu versehen. Auch die Compagnie Générale Transatlantique habe den Beistand ausländischer Schifffahrtsgesellschaften in Anspruch nehmen müssen, um ihre Passagiere und Auswanderer zu befördern. Und das alles trotz des Entgegenkommens der Regierung gegen die Seeleute, die jetzt schon nach 46 Monaten beurlaubt würden, während sie nach dem Gesetz verpflichtet seien, fünf Jahre lang aktiven Dienst zu tun. Dieses Gejammer in Regierungskreisen ist wohl der beste Beweis dafür, wie durchgreifend und plötzlich der Generalstreik wirkte. Die Compagnie Générale Transatlantique hatte alle ihre Schiffoffiziere, die mit der Mannschaft gemeinsame Sache gemacht, einfach entlassen. Es wurde deshalb von den Streikenden verlangt, dass diese Massnahme rückgängig gemacht werden müsste, ehe würde die Arbeit nicht



funktionieren zur Zufriedenheit beider Parteien. Nicht so schnell wie im Elbegebiet gelang eine Einigung im Unterwesergebiet. Am 26. Oktober wurde in Bremerhaven und am 27. in Nordenham den Fischdampferreedern ein Tarifentwurf eingereicht. Die Reeder antworteten nicht, worauf am 31. Oktober der Streik proklamiert wurde, mit dem Erfolge, dass am dritten Tage 45 Fischdampfer ohne oder ohne genügende Mannschaft im Hafen lagen. Diesem Umstande war es denn auch zu danken, dass die Reeder nunmehr zu Verhandlungen sich bereit erklärten. Dieselben fanden am 2. November 1906 in Geestemünde statt und führten zu einer annehmbaren Einigung. Es war dies der erste Vorstoss bei den Fischdampferreedereien und deshalb kann das Resultat als befriedigend gelten.

## **Streiks der Binnenschiffer, Maschinisten und Heizer.**

Die Binnenschiffer der Elbe forderten 1906 für alle Kategorien eine Erhöhung des Monatsgehalts um 10 Mark, die Festsetzung eines Ueberstundengeldes von 50 Pfg., sowie eine Regelung der Arbeitszeit. Bis zum 15. Oktober wurde auf diese Forderungen von den Arbeitgebern Antwort verlangt. Die Arbeitgeber liessen die Forderungen unbeantwortet. Darauf kam es am 16. Oktober zur Arbeitseinstellung in allen Plätzen an der Elbe mit einer Gesamtzahl von 2200 Mann. Die aufgewandten Streikkosten betragen rund 150 000 Mark. Nach vielen Versuchen, eine Vereinbarung herbeizuführen, gelang solches durch Vermittlung des sächsischen Ministeriums mit den beiden grossen Gesellschaften. Nunmehr konnte der Streik bei den anderen Gesellschaften nur noch nach Tagen zählen. Tatsächlich erfolgte unterm 25. November folgendes Angebot durch die Arbeitgeber:

1. Der Lohn wird ab 1. November 1906 um 5 Mark pro Monat erhöht.
2. Die Arbeitszeit dauert in allen Häfen und Umschlagsplätzen von 6 bis 6 Uhr einschl. der üblichen Esspausen von insgesamt zwei Stunden, ohne zeitliche Festsetzung der letzteren.
3. Ueberstunden werden in allen Umschlags-, Lösch- und Ladeplätzen mit 50 Pfg. pro Stunde vergütet. Diese Bestimmung hat jedoch keine Gültigkeit bei Uebernahme oder Entlöschung von Gütern an Zwischenstationen während der Fahrt, ebensowenig beim Bugsieren und sonstigen Hantieren mit Fahrzeugen, wenn diese sich nach der festgesetzten Arbeitszeit nötig machen.
4. In allen Fällen, wo Arbeit auf fremden Schiffen verrichtet wird, ist die bisherige Auslösung (1 Mark pro Tag) zu gewähren. Auslagen für Beförderung von und zur Arbeitsstätte werden zurückerstattet.
5. Die Arbeitgeber sind nicht grundsätzlich dagegen, dass in geeigneten Fällen das Gewerbegericht angerufen wird.
6. Massregelungen finden von keiner Seite statt.
7. Die Vereinbarungen haben bis zum Jahre 1908 Gültigkeit.

Am 27. November wurde der Streik, der 6 Wochen gedauert, aufgehoben. Der Streik hatte aber noch ein gerichtliches Nachspiel. Als die Sektion Binnenschiffer des deutschen Hafnarbeiterverbandes die Forderungen einreichte, befand sich am Schluss derselben als bedingte Kündigung folgender Passus:

„Sollten Sie wider Erwarten nicht geneigt sein, die vorstehenden Forderungen zu berücksichtigen, so ist das Arbeitsverhältnis am 15. Oktober für die Schiffsmannschaften als gelöst zu betrachten.“

Da weder an die Schiffer noch an die Verbandsleitung, wie oben schon erwähnt, eine Antwort erfolgte, legten die Schiffer selbstverständlich die Arbeit nieder. Die Schifffahrtsgesellschaften, die an die einmütige Arbeitseinstellung nicht gedacht hatten, machten nun eine Anzahl von Klagen wegen Schadenersatz anhängig, weil sie in der Art der Arbeitsniederlegung einen Kontraktbruch sahen. Wegen der von den Gesellschaften einbehaltenen Löhne fand später zwischen den Vertretern der Streikenden und den Direktoren der Gesellschaften eine Verständigung statt. Es wurde beschlossen, keine Löhne mehr einzubehalten, aber die Klage des Prinzips wegen durchzuführen. Der unterliegende Teil sollte dann die gesamten Kosten tragen. Das Amtsgericht in Aken hatte sich zuerst mit dieser Angelegenheit zu befassen. Der Verband der Binnenschiffer erstritt hier ein obsiegendes Urteil. Die bedingt ausgesprochene Kündigung wurde als korrekt und zu Recht bestehend anerkannt. Gegen dieses Urteil hatte die Elbe-Schifffahrtsgesellschaft Berufung eingelegt. Am 6. April hat das Landgericht die Berufung verworfen und das erstinstanzliche Urteil bestätigt. In einem zweiten Falle hatte die Elbe-Schifffahrtsgesellschaft beim Amtsgericht in Magdeburg eine Klage eingereicht und im Gegensatz zu der Akener Entscheidung ein obsiegendes Urteil erzielt. Auf die Berufung des Verbandes der Binnenschiffer hob das Landgericht das schöffengerichtliche Urteil auf und erkannte auf Abweisung der Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichts; da in Magdeburg ein Gewerbegericht bestehe, könne nur das als zuständig in Betracht kommen. Die Kammer nahm an, dass die Kündigung in durchaus einwandfreier und ordnungsmässiger Weise erfolgt sei.

Die Maschinisten und Heizer der holländischen Rheinschleppdampfer traten am 8. Juli 1908 in den Ausstand. Der bis zum 7. Juli gültige Tarifvertrag zwischen den Reedereien und dem Maschinenpersonal war abgelaufen und seitens der Arbeitgeber nicht erneuert worden. Die Arbeitgeber stellten vielmehr nur solche Leute ein, die die von ihnen aufgestellten neuen Bedingungen, die schlechter waren als die bisherigen, ausdrücklich anerkannten. Der Streik dauerte nur kurze Zeit und musste infolge des grossen Zuzuges von Streikbrechern abgebrochen werden. Viele hundert Streikende blieben von der Arbeit ausgeschlossen. Es waren über 600 Maschinisten und Heizer an diesem Streik beteiligt.

Kleinere Streiks fanden noch auf dem Rhein und der Elbe statt. Auf dem Rhein ein partieller Streik der Maschinisten und Heizer der Schleppdampfer (1200) im Juli 1907 und auf der Elbe im Hamburger Hafen ein Streik der Schleppdampfermannschaften (August 1907), sowie ein Streik der Maschinisten auf den Fischdampfern. Diese Bewegungen endigten mit mehr oder weniger befriedigenden Vereinbarungen. Am 7. März 1908 wurden in Hamburg auf den kleinen, dem Personenverkehr auf der Alster dienenden Dampfern sämtliche Mannschaften ausgesperrt. Beteiligt waren 107 Schiffer und Steuerleute, 67 Maschinisten und 5 Kohlengeber. Die Aussperrung dauerte bis zum 28. März. Weiter ist noch zu erwähnen der Streik des Personals der Flussdampfer in Argentinien Ende 1906, der Streik der Matrosen bei den Fischereien in Cette (Frankreich) im März 1907, der Streik der Holzflösser im Netzedistrikt im März 1907 und der Rheinflösser Ende 1906.

## Kämpfe der Eisenbahner.

### Generalstreik der Eisenbahner in Bulgarien.

Der Generalstreik wurde am 2. Januar 1907 proklamiert und umfasste von 3800 an 3400 Angestellte des Staatsbahnnetzes. Die Forderungen der Eisenbahner waren vorher vom Minister schroff abgewiesen worden. Nach der Proklamierung des Generalstreiks schritt die Regierung sofort zur Militarisierung der Eisenbahner, die Soldat gewesen waren, ohne viel damit zu erreichen, denn die in den Militärrock gesteckten Eisenbahner übten die passive Resistenz weiter, ohne die Vorschriften des Militärstatuts zu verletzen. Die Regierung drohte, verhängte Arreste, namentlich in der Provinz, erklärte alle Beamten, die sich dem Streik anschlossen, ihres Amtes und obendrein ihres Pensionsrechtes verlustig, auch wenn sie einen fünfzehnjährigen Dienst zurückgelegt hatten. Aber die Streikenden standen fest. Mitte Januar fanden Verhandlungen statt, die von der Regierung brutal abgebrochen, nach einer Woche wieder aufgenommen wurden, bis sie endlich am 13. Februar ihren Abschluss fanden. Am selben Tage wurde auch der Streik, nachdem er also 42 Tage gedauert hatte, beendet. Die Streikkommission hatte nur eine von den Forderungen fallen lassen — diese bezweckte die Beseitigung gewisser Aenderungen im Strafgesetzbuch, welche unter Umständen dem Streikkampfe grosse Hindernisse bereiten konnten. Die Forderung hatte eigentlich mehr agitatorischen Wert. In allen anderen Punkten gab die Regierung nach: es wurden alle Streikenden wieder an ihre früheren Plätze gestellt; alle Prozesse, einerlei ob vor Zivil- oder Militärgerichte, wurden eingestellt; die Lohnverhältnisse wurden verbessert und die Dienstverhältnisse von einer gemischten Eisenbahnerkommission geregelt. Die Entschädigung für den Streikmonat (Januar) ward in den vom Parlament votierten Kredit zur Erhöhung der Löhne (1907) eingetragen. Endlich wurden sogar diejenigen Vorgesetzten, welche das Personal unerträglich bedrückt hatten, sowie die Streikbrecher und die während des Streiks Neugestellten entlassen, bis auf einige der letzteren, soweit dieses zur Erleichterung des Dienstes erforderlich war.

### Streik der Eisenbahner in Italien.

Die Gasarbeiter in Mailand hatten Forderungen eingereicht. Die Forderungen wurden von der Gesellschaft Union des gaz abgelehnt, sie wollte nur eine zehnprozentige Lohnerhöhung zubilligen, und zwar auch nur unter der Bedingung, dass das eingesetzte Schiedsgericht auch über alle ökonomischen und technischen Fragen, über Arbeitsordnung usw. mitentscheiden sollte. Dies lehnten die Arbeiter ab und so kam es zum Streik, in dessen Verlauf viele hunderte Arbeitswillige von auswärts herangezogen wurden. Auf Grund von Verhandlungen wurde der Streik am 11. Oktober 1907 beigelegt unter gleichzeitiger Entlassung der ausländischen Streikbrecher. Bei der Fahrt derselben nach dem Bahnhofe kam es jedoch zu Demonstrationen. Die Carabinieri feuerten auf die Demonstranten und mehrere wurden schwer verletzt. Die Folge war ein Generalstreik als Protest gegen den Arbeitermord. Die Arbeiter forderten die Verhaftung derjenigen Carabinieri, die auf die Menge geschossen hatten. Da die Verhaftung von etwa 20 Carabinieri und einem Polizeiagenten am 12. Oktober tatsächlich erfolgte, wurde die sofortige Beendigung des Generalstreiks beschlossen. Auch in Turin war eine partielle Bewegung ausgebrochen.

An dieser Generalstreikbewegung beteiligten sich auch die Eisenbahner in den genannten Städten und einiger anderer in Oberitalien, indem sie Bahnhöfe und Werkstätten verliessen, ja sogar Züge mitten auf der Strecke im Stich gelassen hatten.

Die konservative und reaktionäre Presse (der es nach dem Generalstreik im Jahre 1904 gelungen war, bei den politischen Wahlen den antisozialistischen Block sämtlicher bürgerlichen Parteien zustande zu bringen, wodurch sie eine erhebliche Schwächung der sozialdemokratischen Fraktion erreichte und der Regierungspolitik eine ausgesprochene klerikal-reaktionäre Richtung gab) ergriff sofort die Vorteile, die sie aus dieser gewalttätigen Agitation im Lande, in Anbetracht der bevorstehenden Wahlen, ziehen konnte. So hoffte auch die genannte Presse das Wiederaufleben des Bundes der demokratischen Parteien, auf Grund des Antiklerikalismus, zu verhindern, was durch die vor kurzem vorgekommenen Pfaffenskandale sehr leicht möglich gewesen wäre. Diese Presse erhob neuerdings ihre Stimme und verlangte, dass das Gesetz, das sämtliche Eisenbahner als öffentliche Beamte betrachtet und ihnen das Recht zu streiken untersagt, voll angewendet werde. Das Syndikat der Eisenbahner antwortete, dass es zu allem bereit sei und wenn die Regierung wagen sollte, die Führer zu massregeln, dann würden sämtliche Eisenbahner Italiens die Arbeit niederlegen. Diese Organisation — von den Syndikalisten geführt — zögerte keinen Augenblick, den Kampf auf einem Gebiete zu beginnen, der für die Reaktionäre äusserst günstig war: den Kampf gegen das Gesetz, den Kampf gegen den Staat. Es geschah das, was geschehen sollte: die Konzentrierung sämtlicher verfassungstreuer Parteien. Die ganze Presse Italiens, von der klerikalen bis zur radikalsten erklärte, dass die Regierung unter keinen Umständen unterlassen sollte, das Gesetz anzuwenden, wenn es zu neuem Blutvergiessen kommen sollte.

Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen ging dann auch mit eiserner Strenge vor und bestimmte durch eine Verfügung vom 19. Oktober, dass die Führer der Ausstandsbewegung in Gemässheit des Gesetzes über den Betrieb der Staatseisenbahnen als entlassen zu betrachten sind, während über die übrigen Teilnehmer Disziplinarstrafen verhängt würden. Eine später veröffentlichte Liste weist 5780 bestrafte Beamte auf, die sich wie folgt verteilen: Entlassen 46, degradiert 114, zeitlich entlassen 246, mit 2 Jahren Einhaltung der Gehaltserhöhung 645 und mit 1 Jahr Einhaltung der Gehaltserhöhung 4759 bestraft.

Eine furchtbare, tragische Situation hatte sich so gebildet; die Reaktion rüstete zum Kampfe. Ein gewalttätiger Zusammenstoss mit der Regierung hätte zweifellos zu einem neuen Mai 1898 geführt, mit Belagerungszuständen, Gefängnissen, Sistierung der Blätter und Auflösung der Gewerkschaften; hätte mit einem Worte die lange, mühselige Arbeit der Organisationen seit den Reaktionsjahren 1898—1899 mit einem Schlage vernichtet.

Die Confederazione generale del Lavoro und die Zentraleitung der sozialdemokratischen Partei rieten denn auch ganz entschieden von einem Vorgehen der Eisenbahner ab und erklärten:

1. dass die Eisenbahner, wenn sie unter solchen Umständen den Kampf eröffnen, einer sicheren Niederlage entgegensehen könnten;
2. dass die anderen Gewerkschaften, wenn auch die Eisenbahner in den Ausstand treten sollten, nicht mitsstreiken würden, um nicht einer noch grösseren Niederlage entgegenzugehen.

Angesichts dieser energischen Haltung nahm die Organisation der Eisenbahner — die, wie bereits erwähnt, von den Syndikalisten (Gegner der Confederazione del Lavoro und der sozialdemokratischen Partei) geführt ist — eine Resolution an, die im wesentlichen sagte:

1. dass sie, auf die Absicht, in den Ausstand zu treten, verzichtete, angesichts der Ungewissheit der Situation;
2. dass die Confederazione del Lavoro die Eisenbahner verraten hätte;
3. dass die Eisenbahner aber auch ohne der Zustimmung der Confederazione streiken könnten; eventl. könnten sie auch die Sabotage verwenden.

Einer am 20. März 1908 bei dem Minister Bertolini vorstellig gewordenen Deputation, die um Zurücknahme der Bestrafungen und Entlassungen bat, erklärte der Minister, dass die Regierung an den verhängten Strafen aus verschiedenen Gründen festhalten müsse, hauptsächlich aber, weil sonst die Autorität, das Ansehen des Staates usw. gefährdet würde.

### **Streik der Eisenbahner in Indien.**

Im November 1907 brach auf den ostindischen Bahnen ein Streik der Eisenbahner aus, der trotz des Eingreifens eines unabhängigen Versöhnungskomitees, dem Vertreter des Handels, der Schifffahrt und der beteiligten Gemeinden angehörten, fortgesetzt an Ausdehnung gewann. Bei erbärmlichen Löhnen und langer Arbeitszeit mussten Hindus an der 2165 Meilen (englischen) langen ostindischen Eisenbahn tätig sein, nicht nur als Frachtverlader, Streckenarbeiter und dergleichen, sondern auch als Betriebsbeamte. Nur für die höheren Stellen und als Maschinenführer waren Europäer angestellt. Diese legten zuerst die Arbeit nieder, da auch sie sehr schlecht bezahlt wurden. Dann folgten die eingeborenen Betriebsbeamten und zuletzt die Klasse der unteren Arbeiter. Die Eisenbahn musste tagelang ihren Betrieb einstellen; dann kam ein magerer Vergleich zustande. Bei der chronischen Hungersnot in Indien hatten die Streikenden einen schweren Stand. Ihr Führer Engleton, ein Europäer, wurde von der Direktion entlassen, obgleich sie verlangten, dass gerade er wieder eingestellt werden müsste. Und als sie dennoch ohne ihn zur Arbeit zurückkehrten, verliessen sie ihn nicht, sondern sammelten Gelder für ihn und seine Familie. — Es besteht eine Organisation der Eisenbahnangestellten in Indien, die Amalgamated Society of Railway Servants of India, die in den Streik vermittelnd eingriff und die Beendigung am 28. November herbeiführte.

### **Streik des Lokomotivpersonals in Argentinien.**

Im Mai 1907 brach auf den fünf bedeutendsten Eisenbahnlinien der Republik ein Streik aus, der in allen seinen Einzelheiten im Korrespondenzblatt der I. T. F., 3. Jahrgang Nr. 4, geschildert ist. An den Kampf der Lokomotivführer schlossen sich nach einiger Zeit grössere Kämpfe der Arbeiter in den Eisenbahnwerkstätten des Landes an, die zu keinem guten Abschluss führten infolge der Arbeitswilligen, die sich genügend fanden. Einen ausführlichen Bericht über diese Kämpfe haben wir leider nicht erhalten.

### **Generalstreik der Eisenbahner in Uruguay.**

Ein Eisenbahnerstreik in Uruguay, der Ende Februar 1908 ausbrach, breitete sich über das ganze Land aus, so dass der grösste Teil des stehenden Heeres sowie ein Teil der Milizen dazu verwandt wurde, um die Strecken,

die Stationsgebäude und das rollende Material zu bewachen. Während das Arbeiter- und untere Beamtenpersonal durch Zuzug von argentinischen Arbeitskräften fast vollständig ersetzt wurde, waren die Stellen der am Streik ebenfalls teilnehmenden mittleren sowie einiger höherer Beamten durch pensionierte Offiziere besetzt worden, denen im Fall der Weigerung, eine solche Stelle zu übernehmen, einfach die Pension um die Hälfte gekürzt wurde. Der Streik ging vollständig verloren.

### **Die passive Resistenz der Eisenbahner in Oesterreich.**

Am 1. Oktober 1907 begann die passive Resistenz und endigte Ende Oktober. Alle Hauptforderungen des Personals mussten bewilligt werden, in manchen Fällen gingen die Zugeständnisse noch darüber hinaus. Nähere Einzelheiten enthält der Bericht des Genossen J. Koranda in der Januar-Ausgabe, 4. Jahrgang, des Korrespondenzblattes der I. T. F. unter der Ueberschrift: „Der Kampf der Eisenbahner Oesterreichs und seine Erfolge“.

### **Die nationale Bewegung der Eisenbahner in England.**

Die Vorgeschichte dieser wohlorganisierten und umfangreichen Bewegung ist aus unseren Veröffentlichungen genügend bekannt, auch ist das „Nationale Programm“ ausführlich besprochen worden. Durch die Halsstarrigkeit der Eisenbahndirektoren wurde die Situation sehr gespannt und der Ausbruch des Riesenkampfes ruhte auf des Messers Schneide.

In nachfolgendem geben wir eine Uebersicht über die hauptsächlichsten Ereignisse in der Geschichte des Konflikts, seit er einen Monat vor Beendigung den Höhepunkt erreichte:

11. Oktober 1907. Die Association der Eisenbahn-Gesellschaften tritt zusammen, um Mr. Bells Forderung in bezug auf eine Konferenz, auf welcher die Anerkennung der Eisenbahner-Organisation zu verhandeln wäre, zu besprechen.

14. Oktober. Die Association der Eisenbahn-Gesellschaften teilt Mr. Bell mit, dass sie sein Gesuch zur Abhaltung einer Konferenz nicht annehmen könne.

19. Oktober. Konferenz in Manchester der Delegierten der sechs Eisenbahner-Organisationen, die im ganzen ungefähr 150 000 Angestellte vertreten, und auf welcher beschlossen wird, sich zusammen zu tun in der Forderung auf Anerkennung.

19. Oktober. Die Midland-Eisenbahn-Gesellschaft veröffentlicht Manifeste über den angedrohten Streik.

23. Oktober. Lord Claud Hamilton veröffentlicht im Namen der Great Eastern Eisenbahn-Gesellschaft ein Manifest, worin er die Lage der Gesellschaften erklärt.

25. Oktober. Mr. Lloyd George verhandelt im Handelsministerium mit 30 Eisenbahn-Vorsitzenden, Direktoren und Leitern.

26. Oktober. Die Great Western Eisenbahn-Gesellschaft veröffentlicht ein Manifest, welches die A. S. R. S. als einen Einschüchterungsversuch bezeichnet.

26. Oktober. Die Abstimmung der A. S. R. S. wird geschlossen.

28. Oktober. Die Exekutive der A. S. R. S. beginnt die Stimmen der Angestellten zu zählen.

28. Oktober. Versammlung der Eisenbahn-Direktoren in Euston, bei der ein Komitee ernannt wird, um im Namen der Gesellschaften mit dem Präsidenten des Handelsministeriums zu verhandeln.

kurrenz bereitet. Dazu sind dann die grossen rauchenden und rasselnden Motoromnibusse gekommen. Es schien zuerst, als ob sie den Londoner Verkehr in Zukunft beherrschen würden, aber bald zeigte sich, dass auch sie wenig oder keinen Gewinn einbringen; zu den von der Konkurrenz erzwungenen niedrigen Fahrpreisen kamen die unerwartet hohen Reparaturkosten der kostspieligen Fahrzeuge. Einige Gesellschaften zogen es vor, schnellstens ihr ganzes Inventar mit Schaden zu verkaufen und sich aufzulösen. Zum Schluss erschien eine immer wachsende Schar elektrischer Taxameterdroschken auf den Strassen Londons. Die finanzielle Krisis im Verkehrswesen suchte man durch Fahrpreiserhöhungen, welche teilweise in Konferenzen der konkurrierenden Gesellschaften vereinbart waren, abzuschwächen, aber es scheint wenig geholfen zu haben. Es besteht seit langer Zeit der Plan, ein Verkehrsministerium für London, welches in das Durcheinander Ordnung bringen soll, zu schaffen; eine Parlaments-Kommission hat einen umfangreichen Bericht, voll von wertvollem Material, veröffentlicht, aber von seiten der jetzigen liberalen Regierung geschieht nichts. Die liberale Politik geht nämlich darauf hinaus, die Selbstverwaltung Londons immer mehr zu stärken. Sie will möglichst alle Londoner Behörden unter den Grafschaftsrat bringen, und namentlich ist es ihr ein Dorn im Auge, dass die Polizeiverwaltung ausserhalb der City eine königliche Behörde ist, welche dem Ministerium des Innern untersteht. Ein eigenes Verkehrsministerium für London würde die englische Metropole erst recht unter staatliche Gewalt bringen, darum will der Liberalismus nichts davon wissen. Zum Streik selbst ist noch zu bemerken, dass es der Company gelang, eine Anzahl Omnibusse mit Scabs zu bemannern, auch kam hinzu, dass die erwartete grössere Unterstützung von seiten anderer Unionen an die Streikenden ausblieb, so dass diese sich gezwungen sahen, am 12. Januar den Streik abzubrechen und die Arbeit wieder aufzunehmen.

## Kämpfe der Strassenbahner.

### Budapest.

Die 6000 Bediensteten der elektrischen Strassenbahnen forderten Zuschläge für den Nachtdienst, an jedem sechsten Tag Dienstfreiheit, ein neues Pensionierungs- und Krankenkassensystem und ein unabhängiges Disziplinargericht. Die Direktion lehnte ab. Am 25. Oktober 1906, mittags  $\frac{1}{2}$ 12 Uhr, traten deshalb die Angestellten der elektrischen Strassenbahn, der Untergrundbahn und der elektrischen Lokalbahnen in den Streik. Sie liessen die Wagen auf der Strecke stehen. Im Verlaufe des Streiks wurde Militär herangezogen und das Streiklager aufgelöst. Nach sechstägiger Dauer war der Streik mit einer völligen Niederlage der Strassenbahner beendet. Die entlassenen und wieder neu eingestellten Strassenbahner hatten durch den Streik die bisherigen Dienstalters- und Pensionsansprüche eingebüsst und mussten wieder mit dem Anfangsgehalt beginnen. Zahlreiche Strassenbahner gehörten dem unter der Leitung des Grafen Batthyany stehenden patriotischen „Verband der Eisenbahner der Länder der heiligen ungarischen Krone“ an, einer sogenannten gelben Organisation, die ihre eigenen Mitglieder in der höchsten Not verriet und verkaufte.

### Rom.

Die Angestellten der Strassenbahnen haben wiederholt gegen die Absicht der Direktion Front machen müssen, das Anlernen von Schutzleuten zu verhüten,

die im Falle eines Ausstandes als Streikbrecher benutzt werden sollten. Von Streikbrecherdressur wollte das Personal absolut nichts wissen, und als man trotzdem am 24. November 1906 einen Schulwagen mit Polizisten belud, da wurden sofort alle Wagen ins Depot geschafft und die Arbeit eingestellt. Der Streik dauerte bis zum 28. November. Näheres ist in Nr. 1, 3. Jahrgang, des Korrespondenzblatt der I. T. F. unter der Ueberschrift „Der Streik der römischen Trambahner“ nachzulesen.

#### **Kopenhagen.**

Der Streik begann in der Nacht vom 1. auf den 2. Januar 1907 und wurde am 7. Januar wieder beendet. Betelligt waren etwa 1500 Funktionäre. Es wurde ein Tarif auf 3 Jahre (1910) abgeschlossen. Die Bewegung endigte mit sehr günstigen Verbesserungen für das gesamte Personal. Berichte über die Bewegung befinden sich im „Korrespondenz-Blatt der I. T. F.“ No. 1 und 2, 3. Jahrgang.

#### **Mailand.**

Ein Streik sämtlicher Angestellten der elektrischen Strassenbahnen brach am 22. November 1907 aus. Durch den Streik ruhte der Trambahnverkehr vollständig. Die Ursache des Ausstandes war die Nichtbewilligung von Lohnerhöhungen. Arbeitgeberin ist die Elektrizitätsgesellschaft „Edison“. Nachdem die eingeleiteten Verhandlungen erfolglos blieben, erklärte die Betriebsgesellschaft die Ausständigen für entlassen und suchte darauf neues Personal anzuwerben. Die Ausständigen beschlossen ihrerseits, den Trambahnverkehr gewaltsam zu hindern, bis der Streik beigelegt sei. Am 2. Dezember einigte man sich auf ein Schiedsgericht. Daraufhin wurde der Strassenbahnverkehr nach 10tägiger Unterbrechung wieder aufgenommen.

#### **Paris.**

Sämtliche 700 Angestellte der Südtrambahnen in Paris traten am 21. Januar 1907 in Streik. Die Ursache lag in dem in Frankreich erst erlassenen Ruhetagsgesetz. Die Strassenbahner verlangten, dass sie auch an den gesetzlich ihnen zustehenden Ruhetagen den vollen Lohn erhalten, und dass ihnen ausserdem ein monatlicher Minimallohn von 75 Frs. bewilligt würde. Die Trambahngesellschaft wollte für die freien Tage nur den halben Lohn und 60 Frs. Minimallohn geben. Ausserdem verlangte sie von der Organisation der Strassenbahner schriftliches Eintreten für die Forderungen der Gesellschaft, die auf gewissen Linien bestimmte Tarife konzessioniert zu sehen wünschte. Das letztere lehnten die Angestellten ab. Die Angestellten forderten ein Schiedsgericht. Nach vielen Bemühungen, auch von seiten der Regierung, wurde eine die Streikenden zufriedenstellende Vereinbarung getroffen.

#### **Kämpfe in anderen Städten.**

Die Strassenbahner in Riga befanden sich im Oktober 1906 in einem harten Kampf. Täglich gingen Züge mit politischen Gefangenen nach Dünaburg und Moskau ab, unter denen sich auch Angestellte der rigaschen Strassenbahnen befanden. Insgesamt sollen 700—800 Angestellte ausgewiesen worden sein. Die Wagen wurden von Kondukteuren unter militärischem Zwange bedient. Ein umfangreicher Streik der Strassenbahner wurde am 5. September 1906 in San Franzisko, nachdem sie 11 Tage gestreikt hatten, durch Ueberweisung der



Forderungen an ein Schiedsgericht, beigelegt. In Sofia beendeten die Strassenbahner ihren Streik Ende September 1906, nachdem derselbe 14 Tage gedauert hatte, mit befriedigendem Erfolge. Zur selben Zeit legten auch 600 Strassenbahner in Turin wegen Verweigerung einer Lohnerhöhung und Regelung der Arbeitszeit die Arbeit nieder. In Ancona mussten die Strassenbahner wegen der schlechten Instandhaltung der Strassen streiken. Ein Streik der Strassenbahner in Hamilton, Ontario, wurde durch das Eingreifen des Vorsitzenden des amerikanischen Strassenbahnverbandes, Mahon-Detroit, Ende 1906 zu einem günstigen Abschluss gebracht. In Lima (Peru) streikten um dieselbe Zeit die Schaffner und Wagenführer. Am 21. Dezember kam es zwischen den Streikenden und dem für sie Partei nehmenden Publikum auf der einen und der Polizei auf der anderen Seite zu einem heftigen Zusammenstoss, in dessen Verlauf Blut vergossen wurde. Der Streik wurde bald darauf beigelegt, brach aber nach einiger Zeit erneut wieder aus, weil 8 der besten Kollegen gemassregelt wurden. Dieser Schlag richtete sich hauptsächlich gegen die neu gegründete Organisation. Weitere Streiks waren in Brest und Nizza zu verzeichnen, ebenfalls streikten in Venedig die Angestellten der den Tramverkehr besorgenden städtischen Dampf gondeln. Anfangs 1907 kam es zu Streiks, ausser in den schon erwähnten Städten, in Rosario (Argentinien), Moskau und Rostow a. Don. In den Streik der Trambahner in Rosario wurden auch die Fuhrleute und andere Berufe hineingezogen. Die Moskauer städtische Trambahn musste ihren Betrieb völlig einstellen. Der Streik wurde allgemein und führte zu einem grossen Kurssturz an der Börse. Die Ursache des Streiks lag in der Entlassung einiger Schlosser der Wagenwerkstätte, auch wurde verlangt, den Chef der Werkstätte, Grews, wegen groben Benehmens zu entfernen. Ein Abwehrstreik der Trambahner in Lissabon schlug fehl. Obgleich sie eine gute Organisation haben, mussten sie doch den Kampf rechtzeitig aufgeben, um zu verhüten, dass ihre Organisation vernichtet wurde. Sieben Kollegen wurden nicht wieder eingestellt. Der Streik der Strassenbahner in Bordeaux-Cadillac musste wegen Verrätereie einiger Streikenden als erfolglos aufgehoben werden. Besser erging es den Strassenbahnern in Halle, die durch einen Streik am 1. Mai 1907 erreichten, dass die Direktion versprach, eine kürzere Dienstzeit durchzuführen. Eine grössere Anzahl Streiks fand im Laufe des Jahres 1907 in den Vereinigten Staaten statt, wobei es oftmals heiss herging, denn durch das rücksichtslose Auftreten der Miliz und Farleyschen Streikbrecherbande kam es mehr als einmal zu heftigen Zusammenstössen. Der neueste Konflikt, wobei auch Zusammenstösse mit der bewaffneten Macht eine grosse Rolle spielen, ist in Sydney ausgebrochen. Ende Juli 1908 war der Kampf noch im vollen Gange.

## **Kämpfe der Fuhrleute, Droschkenkutscher, Automobilkutscher, Handelshülfsarbeiter.**

Alle Kämpfe dieser Kategorien können hier nicht einzeln behandelt werden. Wir werden uns deshalb nur darauf beschränken, die besonders hervorgetretenen Kämpfe kurz zu streifen, was um so weniger übel genommen werden kann, da die in Betracht kommenden Organisationen ausführliche Berichte geliefert haben, die an anderer Stelle veröffentlicht sind.

Kurz vor Beendigung des Jahres 1906 wurde in St. Petersburg der Vorstand des Verbandes der Droschkenkutscher ausgewiesen, weil er beabsichtigte, dem Stadtausschuss einen Vorschlag zur Aenderung der Fahrtaxe und zur Regulierung der Verhältnisse zwischen den Fuhrherren und den Droschkenkutschern zu unterbreiten. Ein Streik der Speditionsarbeiter in Triest wurde im Oktober beendet. Sie erhielten eine Lohnerhöhung von 10 Prozent. Noch kurz vor Schluss des Jahres legten die Automobil-droschkenführer in Berlin die Arbeit nieder, weil denselben die bisher übliche Gewinnbeteiligung von 25 Proz. auf 20 Proz. verkürzt werden sollte. Die Führer waren zu 95 Proz. organisiert. Die Gesamtzahl der Streikenden belief sich auf etwa 800, dem Strassenverkehr waren ungefähr 400 Automobile entzogen. Ihre Kollegen in New York befanden sich ebenfalls im Streik, der am 19. November beendet wurde infolge einer Vereinbarung zwischen den Angestellten und der New York Transportation Co. Der Zwölfstundentag wurde beibehalten, die Löhne wurden erhöht.

Im Frühjahr 1907 rührten sich besonders die Möbeltransportarbeiter in Berlin, Leipzig, Frankfurt a. M. und Nordhausen. Auch die Kohlenarbeiter und das Fahrpersonal der Brauereien in München, Wien bezw. Berlin unternahmen eine Aktion. In Wien kam es am 1. Mai zu einem grossen Kampfe im Speditions- und Transportgewerbe, an dem annähernd 2000 Arbeiter beteiligt waren. Die Fuhrleute in Bern, Basel, Wiesbaden, Krefeld, Waldenburg, Altwasser, Hann.-Münden usw. waren zu der Zeit ebenfalls in eine aktive Bewegung eingetreten. In Boston streikten 1400 Fuhrleute, in Tacoma, Wash., 100. Den Fuhrleuten in Kopenhagen wurde mit der Aussperrung gedroht, weil sie forderten, dass zwei unorganisierte Arbeiter entfernt würden. Unter den Kutschern in Paris entstand infolge eines Erlasses des Polizeipräfekten eine Protestbewegung, an der sich 10 000 Kutscher beteiligten. Der Protest wirkte.

Im Sommer 1907 kam es zu Streiks der Droschkenkutscher in Strassburg i. E., der Fuhrleute in Buffalo, Meerane, München-Gladbach usw. In Berlin traten etwa 10 000 Speditionsarbeiter in eine Bewegung zwecks einheitlicher Regelung der ziemlich buntscheckigen Arbeitsbedingungen. Um Weihnachten stellten die Droschkenkutscher in Gent die Arbeit ein. Zu erwähnen wäre noch der Streik der Fuhrleute in Zürich mit 700 Beteiligten und die Solidaritätsstreiks der Fuhrleute in einigen schwedischen Hafenstädten während der letzten grossen Bewegung sowie der Solidaritätsstreik der Fuhrleute in Sydney während des Streiks der Water-side Workers im März 1908. Waren die Streiks und Lohnbewegungen der in diesem Kapitel behandelten Kategorien im Jahre 1906 und 1907 noch sehr zahlreich, so flaute die Kampfeslust mit Eintritt in 1908 doch merklich ab, wohl der sicherste Beweis dafür, dass der Niedergang des Wirtschaftsmarktes die Stimmung stark beeinflusste.

## **Grosse Arbeitslosigkeit und Abnahme der Organisationen.**

Wie schon anfangs erwähnt, durch den wirtschaftlichen Niedergang haben unmittelbar sichtbar einige Kategorien der Transportarbeiter schwer zu leiden, während die Folgen bei anderen Kategorien nicht so sehr in die Erscheinung

treten. Besonders schwer trifft der wirtschaftliche Niedergang die Hafendarbeiter. In allen bedeutenden Hafenstädten ist die Arbeitslosigkeit sehr gross. Selbstverständlich wirkt die Depression auch auf die Organisationen zurück. Vielen Mitgliedern fällt es schwer, ihre Beiträge zu entrichten, um dadurch ihre Zugehörigkeit zur Organisation aufrecht zu erhalten. Von einer schätzungsweisen Wiedergabe der Mitgliederverluste, wie sie uns von den verschiedenen Organisationen mitgeteilt wurden, nehmen wir aus bestimmten Gründen Abstand, aber das sei hier erklärt, dass die Organisationen, die infolge des zentralistischen Systems innerlich fest zusammen gefügt sind und die in den letzten Jahren durch Erhöhung der Beiträge und Ausbau des Unterstützungswesens vorgesorgt haben, sich im gegenwärtigen Augenblicke des wirtschaftlichen Niederganges als widerstandsfähiger erweisen wie die Organisationen, die auf syndikalistischer oder federativer Basis gegründet sind. Dieses können wir durch Tatsachen beweisen. Wenn der „Syndikalist“ mit Hochmut auf die fremden Genossen herablickt und denkt: „Was seid ihr mit euren Millionen von aufgehäuften Pfund Sterling, Mark, Dollar oder Kronen für armselige Kerle! Ihr seid „machines à cotiser“, Automaten zum Zahlen von Mitgliederbeiträgen, weiter nichts! Schaut uns an: Wir haben keine Gelder und wir erreichen mit unserm Streik so viel wie ihr!“ so hat diese Theorie doch ein grosses Loch, wie die Praxis sehr oft, besonders in den letzten Jahren, und der gegenwärtige wirtschaftliche Niedergang an vielen wenig erfreulichen Beispielen bewiesen hat. Wenn alle diese Lehren nicht vermögen, die Gegner des zentralistischen Systems und des Unterstützungswesens in den Organisationen zur besseren Einsicht zu bringen, dann ist ihnen eben nicht zu helfen. Den Vorteil haben die Arbeitgeber!

## **Streikbrecherzucht und Streikbrecher-Import.**

Als Allheilmittel gegen Eisenbahnerstreiks wurde bei einigen Streiks neuerer Zeit die Militarisierung des Personals angewandt. Damit hat man nicht den gewünschten Erfolg erzielt. Die Regierung in Italien hat nun einen anderen Weg zur Verhütung künftiger Eisenbahnerstreiks eingeschlagen. Als Grundlage dient der neuen Massregel die Einführung von alten Soldaten in das Eisenbahnpersonal. Der Kriegsminister und der Direktor der Staatsbahnen haben sich dahin geeinigt, dass schon vom 1. Januar 1908 ab 100 Soldaten in den Direktionsbezirken Rom und Mailand als Weichensteller, Bremser, Rangierer eingestellt und je nach ihrer Beschäftigung 6 oder 9 Monate ausgebildet werden. Gleichermassen werden für höhere Posten Offiziere und Unteroffiziere eingestellt. Die Einführung der militärischen Elemente soll nach und nach auf alle Direktionsbezirke ausgedehnt werden. Nach Ablauf ihrer militärischen Dienstzeit treten die also Ausgebildeten sofort als festangestellte Beamte ein, so dass sie die sonst vorgeschriebene zweijährige Probezeit ersparen. Die Absicht, ein ähnliches militärisches Streikbrecherkorps zu schaffen, soll auch in Russland bestehen, doch scheint die Ausführung dieses Planes vorläufig noch in der Entwicklung stecken geblieben zu sein.

Genau so wie bei den Eisenbahnern wird auch bei den Hafendarbeitern und Seelenten verfahren. Bei den Hafendarbeitern verbirgt sich die Streikbrecherzucht unter dem harmlosen Ausdruck „Kontraktarbeiter“. Der Kontraktarbeiter verpflichtet sich auf bestimmte Zeit zu jeder Arbeit, im Weigerungsfalle

bei Strafe des Verfalls einer Kautiön, die dem kontraktlich Verpflichteten nach und nach vom Lohne abgezogen wird. Bei dem letzten Streik in Rotterdam verlor die grosse Mehrzahl der Streikenden ihre Kautiön von 50 Gulden. Solche Kontraktarbeiter gibt es jetzt im Hamburger Hafen mehr als 1000. Es besteht dort für die Kontraktarbeiter eine Unterstützungskasse, aus der sie eine Unterstützung erhalten, wenn sie auch schon am ersten Tage nach ihrem Dienstantritt beim Arbeitgeber krank werden. Ihre Frauen erhalten 30 Mark für jede Niederkunft. Solche sogenannte „feste“ Hafendarbeiter gibt es auch noch in einer Reihe anderer Hafenstädte. Das Leitmotiv dieser Art „Kontraktarbeit“ kommt deutlich in folgender Auslassung zum Ausdruck, die wir in einem offiziellen Blatte der deutschen Reeder fanden:

„Seit ihrer Einführung hat die Kontraktarbeit in Hamburg Resultate geliefert, die dazu berechtigen, von einem Erfolge dieser neuen Organisationsform zu sprechen. Einen indirekten Beweis hierfür liefert die Tatsache, dass die Hafendarbeiterverbände in der Kontraktarbeit ihren gefährlichsten Gegner erblicken. **Und sollte es später einmal in Hamburg wieder zu Arbeitsschwierigkeiten kommen, so werden die Kontraktarbeiter unzweifelhaft für die Bestrebungen von Wichtigkeit sein, die einer Unterbrechung der Hafendarbeit entgegenwirken.**“

Das sagt genug! Bei den Seeleuten herrschen bei einzelnen Reedereien ähnliche Kontrakte.

Versuchen also die Arbeitgeber auf indirektem Wege die Arbeiter in ein System hineinzupressen, welches so ausgeklügelt ist, dass die Arbeiter im Falle eines Streiks zum Streikbrecher werden müssen, so haben andererseits die Arbeitgeber sich nicht gescheut, bei grösseren Streiks grosse Truppen Arbeitswilliger zu importieren. Bei den Streiks der Seeleute in Deutschland, der Hafendarbeiter in Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und in den schwedischen Häfen, gelang es den Reedern, viele Streikbrecher in den englischen Hafenstädten zu finden und in Schiffen nach den genannten Orten zu transportieren. Am lebendigsten werden wohl noch die Vorgänge in Schweden und das Attentat auf ein Streikbrecherschiff in Malmö in aller Erinnerung sein. Die Streikbrecher wurden in allen Fällen, um sie von den Streikenden ganz abzuschliessen, auf Logierschiffe gebracht, die mitten im Strome scharf bewacht, verankert lagen. Nach Deutschland wurden während der Aussperrung in Hamburg über 4000 Arbeiter aus englischen Häfen importiert. Eine höchst traurige Erscheinung und wenig ehrenvoll für die englischen Gewerkschaften, die bisher immer als vorbildlich hingestellt wurden. Der britische Gewerkschaftskongress von Bath hat sich mit der Frage beschäftigt, welche Rolle britische Streikbrecher in so hervorragender Weise auf dem Kontinent gespielt. In einer Resolution wurden die Streikbrecher auf das schärfste verurteilt. Vom Parlament wurde die Ergreifung gesetzlicher Massregeln verlangt, die den Export von Streikbrechern dadurch unmöglich machen sollen, dass der Foreign Enlistment Act gegen solche Personen angewandt werden kann, die sich von fremden Kapitalisten anwerben lassen. Auf Grund dieses Gesetzes werden Engländer bestraft, die sich für eine fremde Macht als Soldaten anwerben lassen. Leider fand über diesen so wichtigen Gegenstand keine Debatte statt. Der Kongress konstatierte eben eine Tatsache und rief nach Staatshilfe. Es wurde kein Versuch gemacht, nach den Ursachen dieser traurigen Verhältnisse zu forschen und es will uns dünken, als ob die einstimmig

angenommene Resolution eine Vogelstrausspolitik darstellt. Indem der Kongress nach Staatshilfe ruft, erklären sich die Gewerkschaften unfähig, selber Hand ans Werk zu legen. Der Gedanke, der der Resolution zugrunde liegt, mag ja ganz gut sein, es erscheint jedoch fraglich, ob sich das Parlament in nächster Zukunft in zufriedenstellender Weise mit solchen Fragen beschäftigen wird. Was wollen also die englischen Gewerkschaften in der Zwischenzeit tun? Es muss von seiten der englischen Gewerkschaften etwas geschehen.

## **Kontrollmittel der Arbeitgeber und die Gründung gelber Organisationen.**

Die wichtigsten Kontrollmittel der Arbeitgeber sind die Arbeitsnachweise und Heuerbureaus. Ueberall suchen die Reeder solche zu errichten und unter ihrem Einfluss zu stellen. Wo sie keine Arbeitsbörsen haben, da erhält jeder Arbeiter, wenigstens in einzelnen Häfen, ein Arbeitsbuch. Wehe dem Arbeiter, der sich das Missfallen der Arbeitgeber zuzieht, er wird von der Liste der Arbeitansuchenden gestrichen oder es wird ihm das Buch abgenommen. In Amsterdam brach deswegen am 18. November 1907 ein Streik aus. Zwei Hafendarbeiter waren schon längere Zeit bei der Firma Vinke gemassregelt. Sie konnten keine Arbeit erhalten, weil ihnen ihre Bücher abgenommen worden waren. Und die Arbeitsnachweise? Die Praxis hat bewiesen, dass die Arbeitsbörsen als Massregelungsinstitute schlimmster Art betrachtet werden können. Das neueste auf diesem Gebiete haben sich die deutschen Reeder geleistet. Sie gingen an die „Reform des Heuerwesens“ in Form der Einführung einer sogenannten Heuerkarte, die den Titel *Legitimationskarte* führt, welches ein Kontrollsystem unter Anwendung von Regeln darstellt, wie sie bei Verfolgung von Verbrechen in Form von Steckbriefen gebraucht werden. Die Anwendung dieses Kontrollsystems ist in folgende Bestimmungen gekleidet:

1. Diese Karte ist bei jeder Anheuerung abzugeben und verbleibt für die Dauer des Vertragsverhältnisses in den Händen des Kapitäns oder eines Stellvertreters.
2. Diese Karte gibt, sofern der Inhaber für den betreffenden Dienst tauglich ist, einen Vorzug bei der Annahme an den Heuerstellen des Vereins Hamburger Reeder, der Hamburg-Amerika Linie, der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
3. Soweit bei einzelnen Reedereien die Ausstellung von Ziehscheinen oder die Gewährung von Alterszulagen, Gratifikationen usw. üblich ist, werden solche Vorteile nur denjenigen Leuten gewährt, welche im Besitz einer Legitimationskarte sind.
4. Diese Karte wird bei Dienstuntauglichkeit, schlechter Führung (namentlich bei Desertion, Diebstahl, groben Verstößen gegen die Seemannsordnung und dergl.) zeitweilig oder dauernd entzogen. Der Kapitän hat in diesen Fällen die Karte vorläufig einzubehalten. Ueber die Entziehung entscheidet die Heuerstelle, durch welche der Angestellte zuerst angemustert war. Gegen die Entscheidung der Heuerstelle ist Beschwerde an eine vom Verein Hamburger Reeder einzusetzende Beschwerdekommision zulässig. Eine Angabe von Gründen über die Einbehaltung und bei den Entscheidungen über die Einziehung ist nicht erforderlich. Wegen der vorläufigen Einbehaltung und der Entziehung der Karte stehen dem Seemann keinerlei

Schadensansprüche zu, auch dann nicht, wenn die Entziehung auf erhobene Beschwerde bezw. Berufung rückgängig gemacht wird.

5. Für Ausstellung einer neuen Karte an Stelle einer abhanden gekommenen sind, wenn der unverschuldete Verlust nicht nachgewiesen werden kann, 50 Pfennige zu Gunsten der Seefahrer-Armenkasse an die Heuerstelle zu zahlen.
6. Die Heuerstellen behalten sich das Recht vor, diese Bestimmungen jederzeit zu ändern oder zu ergänzen.

Hierzu schreibt „Der Seemann“:

„An den Früchten und Erfolgen dieses Systems werden die Hamburger Reeder noch ihr blaues Wunder erleben. Deutschlands Reeder klagen seit Jahren über einen Mangel an befahrenen Seeleuten; sie waren es selbst, die feststellten, dass das Interesse am Seemannsberuf speziell in den Küstengebieten der Nord- und Ostsee immer mehr schwinde; sie haben es oft genug bedauert, dass Deutschlands Seeleute immer mehr auf ausländischen Schiffen fahren. Glauben denn die Herren wirklich durch ein so nichtswürdiges Kontrollsystem den Mangel an Seeleuten zu beheben, das Interesse am Seemannsberuf wieder zu beleben, die deutschen Seeleute der deutschen Handelsflotte zu erhalten oder sie für diese vom Ausland zurückzugewinnen? Wir sind vom Gegenteil überzeugt und muss dieses Kontrollsystem schon aus diesem Grunde zum Nachteil der deutschen Reederei ausschlagen.“

In einzelnen Ländern gingen die Arbeitgeber noch einen Schritt weiter: sie gründeten oder unterstützten gelbe Syndikate unter den Arbeitern als Institute für Streikbrecher. Solches Institut älteren Datums ist das von Farley in den Vereinigten Staaten. Ueberall, besonders im Transport- und Verkehrsgewerbe, wo ein Streik ausbrach, da erschien Farley mit seinen Streikbrecherhorden auf dem Plan. Ferner muss die „Free Labor Association“ in England genannt werden. Diese „Freie Arbeit-Vereinigung“ erklärte sich bei der letzten Eisenbahnerbewegung bereit, bis zu 18 000 Streikbrechern zu liefern. Für die Hafnarbeiter und Seeleute kommt besonders die Tätigkeit der „Shipping Federation“ in Betracht, die so wirkungsvoll ist, dass es der Seamen's and Firemen's Union bis heute nicht gelingen wollte, ihre früher so mächtige Organisation auf die alte Höhe zu bringen. Hinter England folgt Spanien. In Spanien üben die Reeder und Stauer durch die „Montepios“ (Arbeitsnachweise) und den von ihnen unterhaltenen gelben Syndikaten der Arbeiter einen verderblichen Einfluss auf die Organisation der Hafnarbeiter und Seeleute aus. In Antwerpen gab es schon seit Jahren den „Hurenbund“ und in Rotterdam wurde gelegentlich des letzten grossen Streiks von den Arbeitgebern „De Volharding“ gegründet. Während der letzten Aussperrung der Hafnarbeiter und des Streiks der Seeleute in Hamburg wurden auch dort von seiten der Reeder solche Versuche unternommen. Es fanden sich bald einige Individuen, bisher gemieden von allen aufrichtig denkenden Arbeitern, die für die Reeder die Handlanger machten. Bis heute waren ihre Bemühungen nicht sonderlich von Erfolg. Die Reeder werden kaum grosse Freude an ihren Schützlingen erleben. Wie es in den anderen Ländern, als Frankreich, Italien und Südamerika, mit den von den Arbeitgebern gegründeten gelben Syndikaten aussieht, ist uns leider nur unvollständig bekannt. Jedenfalls haben wir alle Ursache, uns eingehend und dauernd über den Umfang der Einführung der „Kontraktarbeit“, der Arbeitsnachweise und Heuerbureaus, der Gründung von Spar- und Unterstützungskassen durch die Arbeitgeber sowie der Gründung von gelben Syndikaten zu informieren.

## Zusammenschluss der Arbeitgeber.

Die Organisation der Arbeitgeber hat sich in den letzten Jahren nach vorwärts entwickelt und mehr und mehr national wie international zentralisiert. Wir haben in Deutschland den Zentralverein deutscher Reeder; in Frankreich besteht das Comité Central des Armateurs de France sowie die Association des Employeurs de Main d'Oeuvre dans les Ports de France; in England hat sich schon vor 10 Jahren in der Shipping Federation eine grosse und umfassende Organisation der dortigen Reeder gebildet. Auch in Belgien und Holland fehlt es nicht an lokalen Verbänden in den einzelnen Häfen. Gleichfalls bestehen Reedervereine in Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Spanien, Italien, Vereinigten Staaten und Australien. Kurz vor Schluss des Jahres 1906 hat auf Initiative der „English Shipping Federation“ in London eine internationale Konferenz der Reeder stattgefunden, die von allen schiffahrttreibenden Nationen Europas beschiedt war. Als alleiniger Gegenstand wurde die Frage behandelt: „Wie bekämpfen wir am wirksamsten und nachdrücklichsten die Organisationen der Hafentarbeiter und Seeleute und ihre auf die Verbesserung der Lebenslage ihrer Mitglieder gerichteten Bestrebungen.“ Eine auf einer Vorkonferenz gewählte Kommission hat dort ihren Bericht erstattet. Die von ihr gemachten Vorschläge, die durch deutschen Einfluss entstanden sind und die vorläufig noch geheim gehalten werden, sind von der Konferenz allgemein als annehmbar bezeichnet und werden wahrscheinlich bei nächster Gelegenheit endgültig angenommen und durchgeführt werden, soweit sie in den einzelnen Ländern nicht bereits durchgeführt sind. In der Hauptsache bestehen diese von den deutschen Reedern gemachten Vorschläge darin, dass in allen nennenswerten Hafenstädten der Versuch gemacht werden soll, Hafentarbeiter in einem Kontraktverhältnis anzustellen mit möglichst langer Kündigungsfrist und einer Garantiekasse (Sparkasse nennen es die Reeder), durch welche die Arbeiter bei Arbeitseinstellungen verpflichtet werden, wie das in Hamburg bereits eingeführt ist, alle ihnen von den Unternehmern übertragene Arbeit, also auch Streikbrecherarbeit widerspruchlos zu verrichten. Ferner sollen bestimmte Vereinbarungen getroffen werden über den Austausch und die Vermittlungen von Streikbrechern aus einem Lande in das andere.

Noch eine andere Vereinigung muss hier erwähnt werden. Um verschiedene Schwierigkeiten zu bekämpfen, die durch die Konkurrenz auf dem Schiffahrtsmarkt entstanden, ist zwischen den Trampreedereien ein internationales Kartell im Jahre 1905 geschlossen worden, das allerdings seine Tätigkeit zunächst nur auf die in der Ostsee und dem Weissen Meere tätigen Schiffe ausgedehnt hat. Die „Baltic and White Sea Conference“ — das ist der Name dieses Kartells — hat ihren Sitz in Kopenhagen. Zu ihren Mitgliedern gehören Engländer, Holländer, Belgier, Deutsche, Dänen, Norweger, Schweden und Finnen. Am 31. August 1907 gehörten der „Conference“ 2 357 689 t Schiffsraum an. Ungefähr 60 bis 70 Proz. der ganzen in der Ostsee und im Weissen Meer tätigen Tonnage gehören jetzt dem Kartell an. Dieses Kartell hat sich auf ihrer letzten Generalversammlung in Hamburg (1907) auch mit der Frage beschäftigt, wie man am wirksamsten den Streiks in den Häfen entgegenreten kann und in welcher Weise die aus den Arbeiterbewegungen resultierenden Lasten und Verluste unter alle bei den Warentransporten Interessierten verteilt werden können. Die „Conference“ hat zu diesem Zweck begonnen, in Gemeinschaft mit den Verfrachtern,

eine Streikklausel auszuarbeiten, in der die Interessen dieser beiden Gruppen gleichmässig gewahrt und durch Kompromiss ausgeglichen werden sollen.

Eine Verständigung zwischen Stauern, Schiffsmaklern, Reedern, Spediteuren und Exporteuren dahin, die Frage zu lösen, wie die Verteilung von Streikunkosten vorgenommen werden soll, ist in letzter Zeit in Deutschland erfolgt. Andere Länder werden diesem Beispiele bald folgen. Die Annäherung der Vereine der Arbeitgeber wird immer vollständiger und dadurch die Kämpfe der Arbeiter schwieriger. Möchten die der I. T. F. noch nicht angeschlossenen Organisationen hieraus bald die richtige Lehre ziehen, sonst werden sie es noch zu bereuen haben.

Als Ergänzung obiger Ausführungen sei noch bemerkt, dass sich in Deutschland ein „Zentralverband deutscher Arbeitgeber in den Transport-, Handels- und Verkehrsgewerben“ gebildet hat, ebenfalls ist ein solcher in Oesterreich in der Entwicklung begriffen.

## Die Organisationen in den einzelnen Ländern.

### Hafenarbeiter.

Die Hafenarbeiter in Finnland haben sich erst seit einigen Jahren organisiert. Der Zentralsitz ist in Lahti. Der Mitgliederbestand schwankt zwischen 2000 und 4000, je nach der Jahreszeit, da im Winter viele Hafenarbeiter die Wälder aufsuchen und beim Holzfällen helfen. In Norwegen zählt die Organisation etwa 1000 Mitglieder. Der Sitz ist in Drammen. In den norwegischen Häfen ist noch viel Organisationsarbeit zu verrichten. Dagegen sind die Hafenarbeiter in Schweden gut organisiert. In den letzten Jahren hat sich die Organisation in einem sehr erfreulich vorwärts drängenden Tempo entwickelt. Es sind wohl so ziemlich alle Hafenarbeiter organisiert. Nicht so besonders gut sieht es aus mit der Organisation in Dänemark. Seit dem letzten grossen lock out im Jahre 1903, wo die Hafenarbeiter und Seeleute ihr Koalitionsrecht einbüssten, d. h. wo es ihnen durch die Reeder geraubt wurde, konnten sie sich schwer wieder erholen. Jetzt sind wieder einige Tausend der verschiedenen Kategorien organisiert, in der Hauptstadt sowohl wie in den Hafenstädten der Provinz, doch haben sie keine selbständige Organisation, sondern gehören als Abteilungen dem Dansk Arbeidsmandsforbund an. Am 27. und 28. Januar 1908 fand in Helsingborg eine Konferenz statt, auf der die Gründung eines skandinavischen Transportarbeiterverbandes beraten wurde, aber wegen der ungleichartigen Organisationsformen in den verschiedenen Ländern musste dieser Gedanke aufgegeben werden. Trotzdem wurde ein näheres Zusammenarbeiten zwischen den Organisationen als eine dringende Notwendigkeit anerkannt. Die Hafenarbeiter in Deutschland sind mit 27 000 organisiert. Darin sind auch Binnenschiffer und Flösser eingeschlossen. Der Sitz ist in Hamburg. Infolge der letzten Kämpfe wurden ausserordentliche Anforderungen an die Opferwilligkeit der Mitglieder gestellt. Der Verband strebt eine Verschmelzung mit dem Deutschen Transportarbeiterverbande an. In Holland lässt die Organisation der Hafenarbeiter alles zu wünschen übrig. Die wenigen Hafenarbeiter, die organisiert sind, haben sich in mehrere Organisationen zersplittert. Es bestehen der Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond (Sitz Rotterdam), die Allg. Vereeniging van Arbeiders in het Havenbedrijf (Sitz Rotterdam) und „Recht en Plicht“ in Amsterdam. Ausserdem bestand noch eine Vereinigung von Speicher-



arbeitern „Handel en Nijverheid“, die aber vor einiger Zeit beschloss, sich der „Allg. Vereeniging“ anzuschliessen. Der „Nederl. Scheeps- en Bootwerkersbond“ steht auf dem „onafhangelijken“ Standpunkt, was besagt, dass er sich neutral verhalten will. Trotzdem lehnt er sich an die anarchistische Richtung an. Als Weihnachten 1907 der Verbandskongress stattfand, wurde der Antrag eingebracht, der „Bond“ möge sich der holländischen Gewerkschaftszentrale anschliessen. Dieser Antrag wurde abgelehnt. Darauf gründete die Minorität die „Allg. Vereeniging“. Diese schloss sich der Gewerkschaftszentrale (N. V. V.) an. Welche Organisation die grösste Werbekraft auf die Hafentarbeiter ausüben wird, das muss noch abgewartet werden. Gegenwärtig bietet die holländische Hafentarbeiterbewegung ein trostloses und zerrissenes Bild. Die Hafentarbeiter in Belgien sind in Antwerpen und Gent organisiert. Die Vereinigung in Antwerpen hat durch die Krise viele Mitglieder verloren. Eine Konferenz beschloss, für die Hafentarbeiter und Seeleute eine Federation zu errichten, um dadurch mehr aktionsfähig zu werden. In Frankreich sind die Hafentarbeiter wohl in den meisten Häfen organisiert, aber die Organisation wird durch die häufigen plötzlichen Aktionen von Zeit zu Zeit derart erschüttert, dass sie nicht zu einer vollkommenen Entwicklung gelangen kann. Diese Organisation wie auch die in Holland leidet infolge der niedrigen Beiträge stets an chronischem Geldmangel. Der Sitz der Fédération Nationale der Hafentarbeiter in Frankreich ist Dunkerque. Von den Hafentararbeitern in Spanien ist ebenfalls wenig erfreuliches zu berichten. Es bestehen in allen Häfen Vereinigungen, doch sind diese so löse in einer Fédération Nationale zusammengefügt, dass an ein einheitliches und planmässiges Vorgehen nicht zu denken ist. Ausserdem werden sie von den Arbeitgebern und deren Arbeitersyndikaten sehr bedrängt. Der Zentralsitz ist Barcelona. In Italien bestehen lokale Vereinigungen in Genua, Livorno, Neapel und einigen kleineren Häfen. Die Hafentarbeiter in Genua sind gut organisiert und haben grosse Fonds. Es besteht die Absicht, einen Landesverband für Hafentarbeiter und Seeleute zu errichten. Auch die Hafentarbeiter in Triest sind gut organisiert. Sie gehören als Unterabteilung dem österreichischen Transportarbeiterverband an. In Portugal existiert eine Vereinigung in Porto und Lissabon. England hat mehrere Organisationen der Hafentarbeiter. Die National Union of Dock Laborer (Sitz Liverpool) besteht nur aus Hafentararbeitern, dagegen hat die Dock, Wharf and Riverside Workers Union (Sitz London) auch viele andere Arbeiter als Mitglieder. In London besteht ausserdem noch eine Vereinigung der Schauerleute und in Penarth, Cardiff und Barry eine solche der Kohlenarbeiter. Viele Hafentarbeiter sind Mitglieder in den Allgemeinen Labor Unions, zum Beispiel in der in Newcastle on Tyne. Die Hafentarbeiter in den Vereinigten Staaten sind in der Mehrzahl in der International Longshoremen, Marine and Transportworkers Association (Sitz Detroit) organisiert. Ferner gibt es für Great New York die Longshoremen's Progressive Association sowie eine Anzahl lokaler Vereinigungen an der Atlantic wie auch Pacific Coast. In Südamerika gibt es Vereinigungen der Hafentarbeiter in Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires und einigen anderen Häfen. Diese Vereinigungen sind sehr unbeständig. Von Australien ist zu berichten, dass es dort einschliesslich New Zealand vier Vereinigungen gibt. Die wichtigsten sind die Waterside Workers' Federation (Sitz Melbourne) mit 6000 und die Abteilung in New Zealand (Sitz Wellington) mit 2000 Mitgliedern. Die Abteilungen in Adelaide

und Fremantle sind lokale Vereinigungen. Von all den hier genannten Organisationen stehen der I.T.F. noch fern die Hafentarbeiter in Italien, Australien, Südamerika, Dänemark und Lissabon. Den gewerkschaftlichen Landeszentralen sind alle Hafentarbeiter-Organisationen angeschlossen bis auf den Niederländischen Scheeps- en Bootwerkersbond.

#### Seeleute.

Ob die Seeleute in Finnland organisiert sind, das zu erfahren war uns bis jetzt nicht möglich. In Norwegen besteht eine Vereinigung mit Zentralstelle in Stavanger. Diese Vereinigung lehnt es ab, sich der gewerkschaftlichen Landeszentrale anzuschliessen, weshalb diese in Christiania begonnen hat, die Seeleute zu organisieren. In Schweden bilden die Seeleute eine Unterabteilung des Transportarbeiterverbandes. In Dänemark bestehen zwei Verbände, einer für Matrosen und einer für Schiffsheizer. Beide Verbände sind Unterabteilungen des Dansk Fagforbund. Die Organisation der Seeleute in Deutschland erstreckt sich über alle Hafenstädte der Nord- und Ostsee. Der Zentralsitz ist in Hamburg. Die Stewards und Köche haben lokale Vereine, völlig bedeutungslos. Der Verband der Seeleute strebt eine Verschmelzung mit den beiden Verbänden der Hafentarbeiter und Transportarbeiter an. In Holland gibt es einen Seemannsbund (Sitz Amsterdam). Rotterdam und Amsterdam sind die beiden hauptsächlichsten Abteilungen. Von den belgischen Seeleuten sind nur einige Hundert in Antwerpen organisiert. Die Seeleute in Frankreich zergliedern sich in zwei Hauptgruppen. Das Küchen- und Restaurantpersonal bildet die eine Gruppe (Zentralsitz in Havre) und die übrigen Gruppen sind in der Fédération Nationale des Syndicats des inscrits Maritimes (Sitz Marseille) zusammengeschlossen. Seit der Zertrümmerung der Organisation der Seeleute in Italien war es schwer, die Organisation wieder aufzubauen. Der Anfang ist gemacht. Die Seeleute wollen mit den Hafentarbeitern gemeinsam einen Landesverband schaffen. In Triest sind die Seeleute gut organisiert. Sie bilden Unterabteilungen des österreichischen Transportarbeiterverbandes. Die Seeleute in Spanien sind zum Teil mit den Hafentarbeitern in einer Organisation, zum Teil in lokalen Vereinen, wie z. B. in Coruña. In Portugal besteht keine Organisation. In England haben wir die National Sailors and Firemen's Union (Sitz London) und eine Vereinigung der Stewards in Liverpool. Die Seeleute in den Vereinigten Staaten sind mit 26 000 Mitgliedern in der Seamen's Union vereinigt (Sitz Boston). In Südamerika gibt es Vereine in Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires und Rosario. Die einzige Vereinigung von Bedeutung ist die von Buenos Aires. In Australien und New Zealand sind die Seeleute gut organisiert. Noch nicht angeschlossen bei der I.T.F. sind die Seeleute in Norwegen, Frankreich, Italien, Australien, Südamerika und die Matrosen in Dänemark.

#### Eisenbahner.

Die grössten und mächtigsten Organisationen befinden sich in den Vereinigten Staaten. Nicht weniger als 9 Organisationen mit über 500 000 Mitgliedern sind vorhanden. Nur einige von den Organisationen gehören der American Federation of Labor an. In England gibt es fünf Organisationen mit insgesamt 150 000 Mitgliedern. Die grösste von den fünf Organisationen ist die A. S. R. S. (Sitz London), eine Organisation, die alle Kategorien der Eisen-

bahner mit Ausnahme der Werkstättenarbeiter aufnimmt. Ausser dieser gibt es eine Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer (Sitz Leeds), eine für die Eisenbahnarbeiter (Sitz Manchester), für Eisenbahngehülfen oder Clerks (Sitz London) und eine für Weichensteller und Signalleute (Sitz Bolton). Die Eisenbahner in Schweden sind in mehrere Organisationen zersplittert. Die Hauptorganisation ist der Svenska Järnvägsmannaförbund (Sitz Stockholm), der Eisenbahner aller Grade aufnimmt. Neben dieser hat sich in neuester Zeit eine Vereinigung für Lokomotivführer und Heizer gebildet (Sitz Stockholm). Ausserdem existieren noch einige Vereinigungen höherer Beamten. Die Eisenbahner in Norwegen sind organisiert, jedoch erst im Anfangsstadium, weshalb wir keine näheren Angaben machen können. In Finnland haben die Eisenbahner erst seit zwei Jahren eine Organisation. Ob in Russland noch Organisationen vorhanden sind, war uns nicht möglich zu erfahren, da diese ihre Tätigkeit nur im geheimen ausüben können. Deutschland zeigt ein Bild grosser Zersplitterung unter den Eisenbahnern. Mehr als 50 Vereine existieren. Der grösste unter diesen ist der sog. Buddeverband. Er wurde mit Hilfe des Staats und unter Anwendung gelinder Zwangsmassnahmen unter den Eisenbahnern ins Leben gerufen. Von den über 50 Vereinen sind nur zwei, die die Interessen ihrer Mitglieder energisch den Verwaltungen gegenüber vertreten, es ist das der Süddeutsche und der sog. Hamburger Verband. In Dänemark besteht ein Verband für die Staatsbahnen und einer für die privaten Nebenbahnen. Seit der grossen Streikbewegung in Holland, wo die Organisation vernichtet wurde, haben sich die Eisenbahner langsam wieder organisiert. Die Hauptorganisation hat ihren Sitz in Utrecht. Neben dieser bestehen noch einige Vereinigungen, unter ihnen der Bund der Gehülfen und Hülfs Telegraphisten. Auch eine katholische Vereinigung existiert (Streikbrecher). Die Eisenbahner in Belgien haben erst kürzlich das Koalitionsrecht erhalten. Bisher konnten sie nur im geheimen ihre Interessen vertreten. Wir stehen in Verbindung mit der Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer (Sitz Angleur-Liège) und der Bahnwärter (Sitz Brüssel). In Frankreich existiert neben dem alle Grade umfassenden Syndicat National (Sitz Paris) noch eine Federation der Lokomotivführer und Heizer (Sitz Toulouse) und eine Vereinigung auf der Staatsbahn (Sitz Garenne-Colombes). Eine andere Organisation, die Association amicale, kann wohl mit einem gelben Syndikat verglichen werden, zählt also nicht mit. Die Eisenbahner in Spanien und Portugal sind nur schlecht organisiert. In der Schweiz besteht eine das Beamtenpersonal umfassende Vereinigung, genannt Verband des Personals schweizer. Transportanstalten, eine das Fahrpersonal umfassende Vereinigung, genannt Zugspersonalverein und eine für das Arbeiterpersonal, genannt Arbeiter-Union schweiz. Transportanstalten. Das Maschinenpersonal hat sich losgelöst und geht seine eigenen Wege. In Oesterreich bestehen neben der allgemeinen Organisation noch ein Verein für Lokomotivführer und Heizer, Kondukteurverein, Bahnmeisterverein, Eisenbahnbeamtenverein und einige national-chauvinistische Vereine. Die ungarischen Eisenbahner haben den „Verband der heiligen Krone“, den Eisenbahnarbeiterverband und einen Verein der Lokomotivführer und Heizer in Budapest. Dem letzteren wurde die Genehmigung seitens des Ministers versagt. Er löste sich auf und viele seiner Mitglieder traten dem Eisenbahnarbeiterverband bei. In Bulgarien besteht ein Verband für die Staatsbahnen (Sitz Sofia) und einer für die Privatbahnen (Sitz Philippopol). Auch in Serbien

haben sich die Eisenbahner einen Verband geschaffen (Sitz Belgrad). Die Eisenbahner in Italien treten uns in einer Einheitsorganisation gegenüber. Alle Kategorien sind in ihr vereinigt. In Uruguay wird nach dem letzten Kampf keine Organisation mehr vorhanden sein. Dagegen ist in Argentinien eine Confederacion verschiedener Eisenbahnergruppen und eine Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer. Ueber die Organisationsverhältnisse der Eisenbahner in Australien und Indien können keine näheren Angaben gemacht werden, doch ist uns bekannt, dass die Eisenbahner in Australien gut organisiert sind und unter günstigen Bedingungen arbeiten. Bis jetzt sind in der I.T.F. die Eisenbahner in Norwegen, Russland, Finnland, Belgien, Schweiz, Ungarn, Spanien, Portugal, Vereinigten Staaten, Australien und Indien nicht vertreten.

### **Strassenbahner.**

In Norwegen, Schweden und Dänemark sind die Strassenbahner organisiert und bilden selbständige Verbände. In Deutschland gehören die Strassenbahner, soweit sie organisiert sind, dem Transportarbeiterverband an. Ebenso ist es in Oesterreich. Die deutschen Strassenbahner werden in von den Direktionen gegründete Verbände hineingepresst. Die Organisation der Strassenbahner ist deshalb schwer. Die Strassenbahner in Holland besitzen einen Landesverband. In Belgien sind sie nicht organisiert, auch nicht in Ungarn und Spanien. In Portugal besteht eine Vereinigung in Porto und Lissabon. Ueber die Organisation der Trambahner in Frankreich konnten wir trotz aller Bemühungen keinen näheren Aufschluss erhalten. Die Strassenbahner der Schweiz sind organisiert und bilden eine Abteilung der Arbeiter-Union schweizer. Transportanstalten. In England gehören die Strassenbahner teils der Organisation der Gemeindearbeiter und teils der Amalgamated Association of Tramway and Vehicle Workers an. Die grösste von den Organisationen der Strassenbahner ist wohl die in den Vereinigten Staaten, sie zählt 30 000 Mitglieder. Auch die Strassenbahner in Australien sind gut organisiert. In Italien haben die Strassenbahner in fast allen grösseren Städten Lokalvereine. Sie sind dort bestehenden Arbeiterkammern angeschlossen. Ferner besteht noch ein Verein in Buenos Aires und Montevideo. Nur die Strassenbahner in Schweden, Deutschland und Oesterreich sind der I.T.F. angeschlossen.

### **Fuhrleute und andere Transportarbeiter.**

In Russland, Finnland und Norwegen fehlt es noch an einer Organisation. In Schweden besteht ein Transportarbeiterverband, der ausser den Fuhrleuten auch Hafenarbeiter und Seeleute zu seinen Mitgliedern zählt. Die Fuhrleute in Dänemark sind organisiert und bilden eine Abteilung des Dansk Arbejdsmandsmansforbund. In Deutschland gehören die Fuhrleute, Droschkenkutscher, Automobilfahrer, Handelshilfsarbeiter usw. dem Transportarbeiterverbände an, genau so auch in Oesterreich. In Ungarn haben die Fuhrleute nur in Budapest einen Lokalverein. Die Fuhrleute in Holland haben einen Verband (Sitz Amsterdam), auch die in Belgien. In Belgien bestehen in einigen Städten Lokalvereine. Vor kurzer Zeit wurden diese zu einem Landesverband der Transportarbeiter verschmolzen. Der Sitz soll in Brüssel sein. Von den französischen Transportarbeitern ist uns bekannt, dass in Paris

eine Fédération des Transports ihren Sitz hat und dass neben dieser Organisation noch eine Fédération der im Gütertransport beschäftigten Handkarrenschieber, Fuhrleute etc. existiert. Die letztere Organisation hat sich den Hafentarbeitern angeschlossen. Näheres konnten wir über beide Organisationen nicht erfahren, da alle unsere Briefe unbeantwortet blieben. Die Schweiz hat einen Transportarbeiterverband (Sitz Basel). In Spanien, Portugal und Italien bestehen lokale Vereine in den verschiedenen Grosstädten. Die Fuhrleute in England sind alle lokal organisiert (London, Manchester, Liverpool usw.), bis auf die, die in der Amalgamated Association of Tramway and Vehicle Workers (Sitz Pendleton-Manchester) organisiert sind. In den Vereinigten Staaten gibt es eine Brotherhood of Teamsters, eine Railway Carmen Union und eine Freight Handlers and Warehousemen's Union. Die Fuhrleute in Südamerika sind, soweit uns bekannt ist, in Buenos Aires und Montevideo organisiert. In Buenos Aires bestehen zwei Vereine. Auch in Australien sind die Fuhrleute gut organisiert. Nicht angeschlossen bei der I. T. F. sind die Fuhrleute in Dänemark, Holland, England (mit Ausnahme der in London), Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, Vereinigte Staaten, Südamerika und Australien.

#### Fluss-Maschinisten und Heizer.

Vereine dieser Kategorien gibt es in Deutschland, Holland, England und Oesterreich. In Deutschland und Oesterreich gehören die Fluss-Maschinisten und Heizer als Mitglieder der Organisation ihrer Kollegen an Lande an. In Holland und England bestehen selbständige Vereine. Ob in anderen Ländern die Maschinisten und Heizer auf den Dampfschiffen der Flüsse organisiert sind, entzieht sich noch vorläufig unserer Kenntnis. Die See-Maschinisten haben wohl fast in allen Ländern ihre Separatvereine. In der grossen Mehrzahl sind die letzteren von einem grossen Dünkel befallen, denn sie lehnen es ab, mit den unter ihnen stehenden Arbeitern Gemeinschaft zu machen.

### Die Fortschritte der I. T. F.

In unserem letzten Tätigkeitsbericht, den wir dem V. internationalen Kongress in Mailand vorlegten, konnten wir mitteilen, dass die I. T. F. am 1. Juni 1906 aus 22 Organisationen mit 207 231 Mitgliedern in 13 Ländern bestand. Heute, am 1. Juli 1908, zählt die I. T. F. 44 Organisationen mit 496 620 Mitgliedern in 18 Ländern. Die Zahl der Mitglieder und angeschlossenen Organisationen hat sich also **verdoppelt**. Angeschlossen sind folgende Organisationen:

Namen der angeschlossenen Organisationen	Mitglieder
1. Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland and Wales . . . . .	97 561
2. Deutscher Transportarbeiterverband . . . . .	69 067
3. Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein (Eisenbahner) in Oesterreich . . . . .	47 000
4. Syndicat National des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies . . . . .	45 590
5. Sindacato Ferrovieri Italiani . . . . .	30 000
6. Svenska Järnvägsmannaförbundet . . . . .	27 692

	Mitglieder
7. Verband der Hafearbeiter u. verw. Berufsgenossen Deutschlands	27 000
8. International Longshoremen, Marine and Transportworkers' Association of America . . . . .	26 100
9. International Seamen's Union of America . . . . .	26 000
10. National Union of Dock Labourers in Great Britain and Ireland .	13 000
11. Svenska Transportarbetareförbundet . . . . .	11 036
12. Eisenbahner Deutschlands . . . . .	11 000
13. Zentralverband seemännischer Arbeiter Deutschlands . . . . .	8 000
14. Zentralverband der Handels-, Transport- Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs . . . . .	8 000
15. National Sailors' and Firemen's Union of Great Britain and Ireland	6 000
16. London Carmen's Trade Union . . . . .	6 000
17. Dansk Jernbaneforbund . . . . .	5 200
18. Federacion Nacional de Obreros de Mar de Buques y puerto e España . . . . .	3 640
19. Vereinigung der Fuhrwerker in Budapest . . . . .	3 600
20. Harbour- and Water-Traffic Workingmen's Union of Finland . .	3 000
21. Svenska Sporvägsmannaförbundet . . . . .	2 012
22. Confederacion de Ferrocarrileros in Argentina . . . . .	2 000
23. Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond . . . . .	1 600
24. Algemeene Nederlandsche Zeemansbond . . . . .	1 500
25. Landesverband der Flösser und Schiffsbediensteten in Böhmen	1 500
26. Eisenbahnverband in Bulgarien . . . . .	1 500
27. Dokwerkersbond „Willen is Kunnen“ in Antwerpen . . . . .	1 500
28. Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel .	1 200
29. Lokomotivführer-Verein in Böhmen . . . . .	1 200
30. Söfyrbödernes Forbund i Danmark . . . . .	1 200
31. Norske Havne- og Transportarbeiderforbund . . . . .	1 150
32. Syndicat des Maitres d'Hôtel et Garçons Navigateurs de Marseille	1 000
33. Associação de Classe dos Conductores e Guardafreios da Viação Lisbonense in Lisboa . . . . .	740
34. Dokwerkersvereeniging in Gent . . . . .	600
35. Association Générale des Ouvriers Soigneurs et Conducteurs de Chevaux de Verviers et Environs . . . . .	500
36. Syndicat des Maitres d'Hôtel et Garçons Navigateurs à Havre . .	500
37. Syndicat des Agents des Chemins de fer Orientaux . . . . .	500
38. Serbischer Eisenbahner-Verband . . . . .	428
39. União dos Trabalhadores Fluviäs do Porto e Gaya . . . . .	354
40. Internationale Zeemansvereeniging in Antwerpen . . . . .	300
41. Syndicat des Employés du Restaurant Navigateurs réunis de Marseille . . . . .	300
42. Syndicat des Employés du Restaurant Navigateurs à Havre . . .	300
43. Liga das Artes da Viação Portuense . . . . .	200
44. Lega Tramvieri Catania . . . . .	50

**Hafenarbeiter, Binnenschiffer und Flösser.**

Amerika . . . . .	26 100
Belgien . . . . .	2 100
Deutschland . . . . .	27 000
England . . . . .	13 000
Finnland . . . . .	3 000
Niederlande . . . . .	1 600
Norwegen . . . . .	1 150
Oesterreich . . . . .	1 500
Portugal . . . . .	354
Schweden . . . . .	11 036
Spanien . . . . .	3 640
	<hr/>
	90 480

**Strassenbahner, Fuhrleute und andere Transportarbeiter.**

Belgien . . . . .	500
Deutschland . . . . .	69 067
England . . . . .	6 000
Italien . . . . .	50
Oesterreich . . . . .	8 000
Portugal . . . . .	940
Schweden . . . . .	2 012
Ungarn . . . . .	3 600
	<hr/>
	90 169

**Seeleute.**

Amerika . . . . .	26 000
Belgien . . . . .	300
Dänemark . . . . .	1 200
Deutschland . . . . .	8 000
England . . . . .	6 000
Frankreich . . . . .	2 100
Niederlande . . . . .	1 500
	<hr/>
	45 100

Von den vorgenannten Organisationen haben sich in der Berichtsperiode der I. T. F. angeschlossen:

1. Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland and Wales.
2. Syndicat National des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies.
3. Svenska Järnvägsmannaförbundet.
4. International Seamen's Union of America.
5. National Union of Dock Labourers in Great Britain and Ireland.
6. National Sailors' and Firemen's Union of Great Britain and Ireland.
7. London Carmen's Trade Union.
8. Dansk Jernbaneforbund.
9. Harbour- and Water-Traffic Workingmens Union of Finland.
10. Svenska Sporvägsmannaförbundet.

11. Algemeene Nederlandsche Zeemansbond.
12. Landesverband der Flösser und Schiffahrts-Bediensteten in Böhmen.
13. Eisenbahnverband in Bulgarien.
14. Dokwerkersbond „Willen is Kunnen“ in Antwerpen.
15. Lokomotivführer-Verein in Böhmen.
16. Søfyrbødernes Forbund i Danmark.
17. Syndicat des Maitres d'Hôtel et Garçons Navigateurs de Marseille.
18. Association Générale des Ouvriers Soigneurs et Conducteurs de Chevaux de Verviers et Environs.
19. Syndicat des Maitres d'Hôtel et Garçons Navigateurs à Havre.
20. Syndicat des Agents des Chemins de fer Orientaux.
21. Serbischer Eisenbahner-Verband.
22. Internationale Zeemansvereiniging in Antwerpen.
23. Syndicat des Employés du Restaurant Navigateurs réunis de Marseille.
24. Syndicat des Employés du Restaurant Navigateurs à Havre.
25. Lega Tramvieri Catania.

Ausgetreten sind in der Berichtsperiode:

1. Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands.
2. Fédération Nationale des Ouvriers Similaires des Ports, Docks et Fleuves de France et d'Algier.

Aufgelöst hat sich in der Berichtsperiode:

Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare in Italien.

## **Agitation.**

Der Anschluss von 25 Organisationen während der Berichtsperiode ist wohl der beste Beweis dafür, dass wir uns nach Kräften bemüht haben, die noch nicht angeschlossenen Organisationen zum Anschluss zu bewegen. Wohl keine Organisation, die für einen Anschluss in Frage kam, ist von uns übergangen worden. Und obgleich wir uns über den Fortschritt der I. T. F. herzlich freuen, müssen wir doch erklären, dass bei all den aufgewandten Opfern und Mühen der Erfolg nicht der ist, der er hätte sein müssen. Viele Enttäuschungen haben wir erleben müssen. Manche Organisationen antworteten überhaupt nicht und andere sandten uns Absagebriefe. Wir lassen einige folgen:

### **Verband des Personals Schweizerischer Transportanstalten.**

B a s e l, den 3. November 1906.

Zurzeit sind die Aussichten für den Eintritt unseres Verbandes in die Federation nicht günstig, Sie müssen noch abwarten, bis bei uns wieder ruhigere Verhältnisse platzgreifen.

D ü b y.

### **Sömändenes Forbund i Danmark.**

K o p e n h a g e n, den 3. November 1906.

Antwortlich Ihres Schreibens betr. unserer Anmeldung in die I. T. F. erlaube ich mir, Ihnen mitzuteilen, dass wir augenblicklich keine endgültige Antwort hierauf



geben können, da wir eine so wichtige Frage erst auf unserer halbjährlichen Generalversammlung erörtern müssen.

S. B. Andersen.

#### **Norske Sporveisforbund**

Christiania, den 5. November 1906.

Bezüglich des Anschlusses an die I. T. F. wurde der Beschluss gefasst, dass Ihr Antrag zurzeit keiner Behandlung unterzogen werden soll. Die Ursache dieses Beschlusses ist, dass wir noch nicht soweit gekommen sind, um einen solchen Schritt unternehmen zu können, denn vom nationalen Standpunkt sind wir schlecht organisiert.

K. M. Gundersøer.

#### **Railway Clerks' Association of Great Britain and Ireland.**

London, den 12. Januar 1907.

Wir sind dem britischen Trade Union Congress angeschlossen, aber bis jetzt wollten unsere Mitglieder nicht in einen Anschluss an das Labour Representation Committee einwilligen. Ich glaube deshalb, sie würden sich der I. T. F. auch kaum anschliessen.

A. Walkden.

#### **Verein Schweizerischer Lokomotivheizer**

Zürich, den 5. März 1907.

Was einen Beitritt zur Internationalen anbelangt, so muss eine solche Gelegenheit vor eine Delegiertenversammlung; eine solche findet nur alle zwei Jahre statt, erstmals wieder im Frühjahr 1908 in Delsberg. Eine Entscheidung zu Ihren Gunsten ist nicht ausgeschlossen.

Simon Bill.

#### **Verein Schweizerischer Lokomotivführer.**

Zürich, den 16. März 1907.

Bezüglich Anschliessung des V. S. L. F. an die I. T. F. gestatte mir, Ihnen die Mitteilung zu machen, dass das Zentralkomitee unseres Vereins diese Angelegenheit in der Sitzung vom 7. März ausführlich und reiflich besprochen hat. Wenn wir nun auch Ihrer Organisation die vollste Sympathie entgegenbringen, so sind wir nach dem Wortlaut der zurzeit in Kraft stehenden Statuten nicht in der Lage, Ihrer freundlichen Einladung entgegenzukommen. Dagegen geben wir Ihnen die Versicherung, dass wir diese Angelegenheit der nächsten Delegiertenversammlung, welche allerdings erst im Frühjahr 1908 stattfindet, unterbreiten werden.

W. Müller.

#### **Brotherhood of Locomotive Engineers.**

Cleveland, Ohio, den 26. Juni 1907.

Wir haben bis jetzt nur eine Verbindung mit der Brotherhood of Railroad Trainmen, der Brotherhood of Locomotive Firemen und der Order of Railroad Conductors zu dem Zwecke, um bessere Arbeitskontrakte bei verschiedenen Eisenbahnen zu erhalten. Unsere Konvention entschied, dass wir mit diesen genannten Organisationen auf gewissen Eisenbahnlinien uns vereinigen könnten, wenn wir es wünschen, aber wir können unter unserem jetzigen Statut uns nicht mit andern Organisationen vereinigen.

Warren S. Stone.

**Unterstützungs- und Rechtsschutzverein österr. und ungar. Lokomotivführer.**

Wien, den 24. Juli 1907.

Mit Bezug auf Ihre seinerzeitige geschätzte Zuschrift beehren wir uns mitzuteilen, dass es unserem Vereine mit Rücksicht auf seine Statuten leider nicht möglich ist, Ihrer geschätzten Vereinigung als Mitglied beizutreten.

Carl Kilm.

**Associazione di M. S. e Miglioramento fra il Personale Tramviario e Luce Elettrica.**

Milano, den 13. August 1907.

Es tut uns wirklich leid, auf Ihr Schreiben keine bestimmte Antwort geben zu können, da das Statut unserer Organisation dem Zentralkomitee nicht erlaubt, über den Beitritt zur I. T. F. zu beschliessen. Wir werden den Vorschlag unserer nächsten Versammlung unterbreiten.

Arnaldo Schoen.

• **United Pointsmen and Signalmen's Mutual Aid and Sick Society.**

Bolton, den 23. Januar 1908.

Wenn wir Ihnen bisher auf Ihre Aufforderungen, uns der I. T. F. anzuschliessen, nicht antworteten, so wollen Sie dies nicht als Gleichgültigkeit auslegen, hoffentlich können wir diesen Aufforderungen später einmal mehr Entgegenkommen zeigen als zuvor.

S. Chorlton.

**National Amalgamated Union of Labour.**

Newcastle-on-Tyne, den 8. Februar 1908.

Unser Exekutivkomitee hat bis jetzt die Sache betreffs Anschlusses an die I. T. F. noch nicht besprochen, aber ich werde die Sache nächstens vorlegen. Ich denke, unser Exekutivkomitee wird die Entscheidung betreffs des Anschlusses aufschieben, bis es einen Bericht vom Kongress in Wien gehabt hat.

J. N. Bell.

**Amalgamated Association of Tramway and Vehicle Workers**

Pendleton, den 13. Februar 1908.

Das Exekutivkomitee dieser Organisation hat in seiner Sitzung vom 12. d. M. die Frage betreffs Anschlusses an die I. T. F. beraten und beschlossen, sich nicht anzuschliessen.

G. F. Jackson.

**The Cardiff, Penarth, and Barry Coal Trimmers' and Tippers' Union.**

Cardiff, den 21. Februar 1908.

Ihr Schreiben habe ich dem Exekutivkomitee in seiner letzten Sitzung vorgelegt und ich bin beauftragt worden, Sie zu benachrichtigen, dass es vorläufig keinen Weg sieht, um den Mitgliedern den Anschluss zu empfehlen.

Samuel Fisher.

**Kuskenes Fællesforbund for København og Omegn.**

Kopenhagen, den 19. März 1908.

Die Fuhrleute in Dänemark diskutieren die Frage des Anschlusses und werden sich der I. T. F. anschliessen. In einigen Tagen näheres.

A. H. Kalhauge.

**Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employes of America.**

Detroit, Mich., den 27. März 1908.

Hierdurch teile ich Ihnen mit, dass ich in Uebereinstimmung mit den Instruktionen unserer Konvention die Anschlussfrage unserer Organisation mit der I. T. F. auf der letzten Versammlung unseres internationalen Exekutivkomitees, welche vom 16.—21. März stattfand, vorgelegt habe. Das Komitee entschied nach sorgfältiger Erwägung der Sache, um diese Zeit sich noch nicht anschliessen zu wollen. Der Grund dieser Entscheidung ist soviel in der finanziellen Lage als irgendwo anders zu suchen. Wir stehen uns finanziell gerade jetzt sehr schlecht wegen der Panik. Viele unserer Mitglieder sind arbeitslos und die finanziellen Bedingungen sind sehr schlecht für die ganze Gewerkschaftsbewegung in den ganzen Vereinigten Staaten. Es wurde darum nicht für weise befunden, um diese Zeit sich anzuschliessen, aber ich wurde aufgefordert, Ihnen diese Gründe mitzuteilen und Ihnen zu versichern, dass unsere Sympathie mit Ihrer Bewegung ist, und dass alle mögliche Unterstützung, welche gegeben werden kann, auch gegeben werden wird und ich hoffe, dass sich die Verhältnisse sehr bald so verbessern, dass wir imstande sein werden, uns Ihnen anzuschliessen. Wir bedauern sehr die Entscheidung, welche das Komitee in dieser Sache getroffen hat, aber das Komitee versichert Ihnen, dass die Verbindung mit Ihrer Bewegung fortgesetzt wird und in der Hoffnung, dass wir in der allernächsten Zukunft mit den Transportarbeitern der Welt in einer grossen Bewegung verbunden sein werden, verbleibe ich mit brüderlichem Gruss Ihr

W. D. Mahon.

**Amalgamated Stevedores' Labour Protection League.**

London, den 7. April 1908.

Es tut mir leid, Ihnen mitteilen zu müssen, dass unsere Mitglieder sich vorläufig gegen den Anschluss der I. T. F. entschieden haben. Ihre Entscheidung ist mir ganz und gar nicht recht, aber wir müssen geduldig sein und auf weitere Entwicklungen warten.

James Anderson.

**Federazione Nazionale dei Lavoratori del Porto e del Mare di Italia.**

Genova, den 10. April 1908.

Was Ihren Wunsch bez. des Beitritts der Hafen- und Seearbeiter betrifft, so ist das eine Frage, welche gegenwärtig wegen verschiedener Gründe nicht entschieden werden kann. Ich werde aber nicht verfehlen, die Angelegenheit den Leitern der obenerwähnten Organisationen zu unterbreiten und ich hoffe, dass der Vorschlag angenommen werden wird. Gedulden Sie sich noch ein wenig.

Ludovica Calda.

**General Railway Workers Union.**

Manchester, den 5. Mai 1908.

Die letzte Sitzung unseres Exekutiv-Council, abgehalten am 25. April, hat beschlossen, sich nicht der I. T. F. anzuschliessen.

T. Lowth.

**Grimsby Steam Fishing Vessels, Engineers' and Firemen's Union.**

Grimsby, den 11. Mai 1908.

In Beantwortung der verschiedenen Mitteilungen, die ich erhalten habe, bin ich zu der Erwiderung beauftragt worden, dass die Mitglieder dieser Union in

ihrer letzten Versammlung beschlossen haben, den Anschluss an die I. T. F. abzulehnen.

John Collins.

### **Landesverband Ungarischer Eisenbahnarbeiter**

Budapest, den 27. Mai 1908.

Leider können wir nichts Erfreuliches mitteilen, was unseren Beitritt in der I. T. F. anbelangt. Wir hoffen immer, dass die Verhältnisse sich zu unsern Gunsten ändern würden, aber leider ist dazu gegenwärtig wenig Aussicht vorhanden, weil das Koalitionsrecht der ungarischen Eisenbahner von den Machthabern nicht respektiert wird. Wir fühlen mit Euch und werden uns bestreben, in Euren Reihen unseren Platz zu finden.

Magyar Vasutas.

Wie schon erwähnt, nur ein Teil der Absagebriefe sind hier zur Veröffentlichung gekommen, ihre Zahl ist viel grösser. Wir liessen uns dadurch nicht entmutigen, sondern fassten immer wieder nach, in der festen Hoffnung, doch endlich zum Ziele zu gelangen. Rund 500 000 sind jetzt in der I. T. F. vereint, 300 000 stehen noch abseits (ausschliesslich der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten), diese gilt es noch zu erobern.

### **Statistik.**

Die Pflege der Statistik ist eine unserer Hauptaufgaben mit. Wir haben uns bemüht, die bis jetzt erschienenen statistischen Veröffentlichungen der nicht- und angeschlossenen Organisationen zu erlangen, zum Teil mit Erfolg, aber es gibt auch viele Organisationen, die statistische Erhebungen als eine überflüssige Arbeitsbelastung der Leitungen betrachten. Ihrer Meinung nach dienen solche „Zahlenspielerien“ nicht zur Hebung des „revolutionären“ Geistes der Arbeiterklasse. Wir sind anderer Meinung. Unsere Tätigkeit hat sich in der Berichtsperiode darauf beschränkt, die Pflege der Statistik bei solchen Organisationen zu propagieren, die bis jetzt noch keine Erhebungen über die Lohn- und Arbeitsbedingungen vorgenommen hatten, im übrigen haben wir die Tarife der Hafenarbeiter in Deutschland, Holland, Belgien, England, Nordamerika, Australien und Oesterreich gesammelt und gesichtet. Ferner ist es uns gelungen, privates und staatliches statistisches Material über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in Deutschland, Finnland, Schweden, Holland, England, Belgien, Schweiz, Oesterreich, Italien und Nordamerika, der Strassenbahner in Schweden, Deutschland, Oesterreich, Schweiz, Holland und Nordamerika, sowie der Seeleute und Transportarbeiter einiger Länder zu bekommen. Das gesammelte Material harret nun der Bearbeitung. In der neuen Geschäftsperiode wird zunächst versucht werden müssen, das Material zu vervollständigen, erst dann wird zur Veröffentlichung geschritten werden können.

### **Informationen.**

Wie wichtig und wertvoll der Besitz statistischen Materials ist, erhellt schon daraus, dass im Laufe der verflossenen Geschäftsperiode von verschiedenen Organisationen die Anfrage an uns gerichtet wurde, ob wir nähere Angaben über die Arbeitsbedingungen der und der Arbeiter in den und den Ländern machen könnten. In vielen Fällen war es uns unmöglich, irgendwelche Auskunft zu er-

teilen, da selbst die in Betracht kommenden Organisationen versagten, weil sie eben kein statistisches Material hatten. Genau so verhält es sich mit den Erlassen, Verfügungen und Gesetzen betreffs des Vereinigungsrechts, Arbeiterschutzes usw. Auch Wünschen nach dieser Richtung konnten wir nicht immer nachkommen. Trotzdem haben wir in vielen Fällen auf Anfragen mit ausführlichen Informationen dienen können, die alle in der Sprache der Auskunftsuchenden gegeben wurden. Schrittweise soll versucht werden, alle statistischen Angaben über Arbeitsbedingungen, über die Historia und den Auf- und Ausbau der Organisationen im Transport- und Verkehrsgewerbe, über uns betreffende Erlasse, Verfügungen und Gesetze, in verschiedene Sprachen zu übersetzen und sie bei Bedarf den um Informationen ersuchenden Organisationen zu überlassen. Um dieses durchführen zu können, ist aber notwendig, dass die Organisationen aller Länder das internationale Sekretariat mit Material versehen und alle dazu beitragen, das internationale Sekretariat zu einer zentralen Informationsstelle für die Organisationen aller Länder zu machen. Dieses wird und muss erreicht werden.

### **Tätigkeit bei wirtschaftlichen Kämpfen.**

Bei allen grösseren Kämpfen waren wir gezwungen, durch Aufrufe um Unterstützungen, durch Berichte über den Ursprung und Verlauf der Kämpfe mehr oder weniger aktiv mitbeteiligt zu sein. Nicht immer wurden wir in der Weise hierbei unterstützt, wie es die auf den internationalen Kongressen angenommenen Regeln vorschreiben. Sehr oft waren auch direkte Verstösse zu verzeichnen. Wir haben dann immer versucht, den Kongressbeschlüssen Geltung zu verschaffen, fast immer mit dem Resultat, dass die betreffenden Kameraden ihr Unrecht einsahen und sich fügten. Mit der Zeit wird die Beachtung der international aufgestellten Regeln schon besser werden.

Viele Arbeit durch eine umfangreiche Korrespondenz verursachte die Fernhaltung des Imports von Streikbrechern. Zu diesem Zwecke fanden auch Konferenzen von Vertretern der Hafenarbeiter und Seeleute in Rotterdam, Stuttgart und London statt, an denen der Sekretär teilnahm. Es ist nach dieser Richtung vom internationalen Sekretariat alles geschehen, was getan werden musste. Ein Uebelstand machte sich stets bei den wirtschaftlichen Kämpfen der Hafenarbeiter und Seeleute bemerkbar, und zwar der Mangel an Adressen der Sekretäre in den Hafenorten, um bei dringenden Mitteilungen ohne Zeitverlust direkt mit einander in Verbindung zu treten. Der Umweg über die Zentralstelle der Organisation kann in einzelnen Fällen eine Verzögerung bedeuten. Deshalb haben wir, zum Zwecke einer schnellen gegenseitigen Verständigung die Adressen der Sekretäre in den Häfen von Finnland, Schweden, Dänemark, Deutschland, England, Frankreich, Spanien und Australien veröffentlicht, die noch fehlenden Länder folgen nach. Wir hoffen dadurch einer präziseren Berichterstattung die Wege geebnet zu haben.

### **Kassenübersicht.**

Der Kassenbericht umfasst die Zeit vom 1. Januar 1906 bis 1. Juli 1908. Ueber die Einnahmen und Ausgaben informieren folgende periodisch veröffentlichte Abrechnungen:

**Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1906.**

**Einnahmen.**

	Mark
Bestand am 1. Januar 1906 . . . . .	5 269.69
Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel . . . . .	24.—
Federacion Nacional de Obreros de Mar de Buques y puerto en España . . . . .	151.95
Verband der Hafentarbeiter und verw. Berufsgenossen Deutschlands . . . . .	802.50
Zentralverband der Handels-, Transport- u. Verkehrsarbeiter Deutschl. Allgem. Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich (Eisenbahner) . . . . .	2 148.—
Fédération National des Ouvriers Similaires des Ports de France . . . . .	981.60
Union Syndicale des Pêcheurs et Marins du Havre . . . . .	336.64
União dos Trabalhadores Fluviais do Porto e Gaya . . . . .	4.83
Eisenbahner Deutschlands . . . . .	25.50
Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond . . . . .	140.—
Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare in Italia . . . . .	45.34
Intern. Longshoremen, Marine and Transportworkers' Ass. of America . . . . .	80.64
Seemannsverband in Deutschland . . . . .	1 020.—
Zentralverband der Maschinisten und Heizer Deutschlands . . . . .	292.78
Confederacion Ferrocarrileros en Argentina . . . . .	60.—
Associação de Classe do Conductores etc. da Viação Lisbonense . . . . .	59.27
Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer de France . . . . .	33.50
Riscatto Ferroviario in Italia . . . . .	366.29
Fuhrwerker in Budapest . . . . .	301.72
Association Générale des Conductores de Chevaux de Verviers . . . . .	12.—
Svenska Transportarbetareförbundet . . . . .	30.24
Dockwerker in Gent . . . . .	135.—
Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Oesterreichs . . . . .	20.16
Internationales Studienkomitee der Eisenbahner . . . . .	286.05
União Operarios Estivadores in Rio de Janeiro . . . . .	1 628.20
Amalgamated Society of Railway Servants of England . . . . .	500.—
	20.40

**Für den Streik der Hafentarbeiter in Kragerö:**

Riscatto Ferroviario in Italia . . . . .	200.—
Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond . . . . .	83.—
Allgemeene Nederlandsche Zeebond . . . . .	42.—
Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands . . . . .	300.—
Svenska Transportarbetareförbundet . . . . .	337.50
Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer de France . . . . .	80.64
Liga das Artes da Viação Portuense . . . . .	43.60

**Für den Generalstreik der Seeleute in Italien:**

Verband der Hafentarbeiter und verw. Berufsgenossen Deutschlands . . . . .	1 627.50
Zentralverband der Maschinisten und Heizer Deutschlands . . . . .	200.—
Seemannsverband in Deutschland . . . . .	800.—
Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands . . . . .	2 000.—

	Mark
Allgem. Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich (Eisenbahner) . . . . .	84.89
Allgemeene Nederlandsche Zeemannsbond . . . . .	168.—
Svenska Transportarbetareförbundet . . . . .	1 708.35
Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer de France . . . . .	162.—
Groupe Syndicat des Travailleurs des Chemins de Fer de l'Etat de France . . . . .	16.12
Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond . . . . .	336.—
Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Oesterreichs . . . . .	250.—
Norske Havne- og Transportarbeiderforbund . . . . .	347.54
Riscatto Ferroviario in Italia . . . . .	650.75
União Operarios Estivadores in Rio de Janeiro . . . . .	300.—
Summa . . . . .	24 514.19

**Ausgaben.**

	Mark
Für Uebersetzungen in: Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch . . . . .	3 127.07
Für Drucksachen: Korrespondenzblatt No. 5, I.; No. 1, II.; No. 2, II.; No. 3, II.; No. 4, II.; No. 5, II.; No. 6, II. . . . .	4 514.10
Fragebogen, Briefbogen, Couverts, Adressen usw. . . . .	148.20
Für Konferenzen und Kongresse . . . . .	773.85
Für Bureau-Einrichtung und Material . . . . .	466.82
Für Miete, Reinigung und Beleuchtung . . . . .	214.52
Gehalt des Sekretärs für 1906 . . . . .	1 965.—
Für Porto 1906 . . . . .	1 131.44
Für Abonnements, Bücher und Honorar an Mitarbeiter . . . . .	220.38
Für Uebersetzer (Mailand und Hamburg) . . . . .	193.—
Für Umzug . . . . .	12.—
Für Depeschen . . . . .	67.—
Für Telegramm-Adresse . . . . .	36.—
Für die Norwegischen Hafendarbeiter in Kragerö . . . . .	844.90
Für den Generalstreik der Seeleute in Italien . . . . .	8 651.15
Kassenbestand am 1. Januar 1907 . . . . .	2 148.76
Summa . . . . .	24 514.19

**Einnahmen und Ausgaben für das I. Halbjahr 1907.**

**Einnahmen.**

	Mark
Bestand am 1. Januar 1907 . . . . .	2 148.76
Söfyrbödernes Forbund i Danmark . . . . .	66.—
Riscatto Ferroviario in Italien . . . . .	162.—
Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond . . . . .	45.—
Nederlandsche Zeemannsbond . . . . .	40.50
Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel . . . . .	12.—
Fed. Naz. dei Lavoratori del Mare in Italien . . . . .	23.75
Deutscher Transportarbeiterverband . . . . .	771.—
Intern. Longshoremen, Marine and Transportworkers' Ass. of America . . . . .	1 444.—
Gewerkschaftsverein der Eisenbahner Oesterreichs . . . . .	410.—
Verein böhmischer Lokomotivführer . . . . .	48.—

	Mark
Lige des Artes da Viação Portuense . . . . .	24.—
Svenska Sparvägsmanaförbundet . . . . .	24.73
Verband seemännischer Arbeiter in Deutschland . . . . .	270.—
Nat. Synd. des Travailleurs de Chemin de Fer de France . . . . .	404.19
Eisenbahner in Bulgarien . . . . .	6.—
Internationale Seamen's Union of America . . . . .	345.02
Fed. Nat. des Ouvriers Simil. des Ports de France . . . . .	303.01
Verband der Hafentarbeiter und verw. Berufsgenossen Deutschlands . . . . .	1 125.—
Confederacion de Ferrocarrileros in Argentina . . . . .	59.27
Ass. Gen. des Conductores de Chevaux in Verviers . . . . .	30.—
Verein Schweizer Lokomotivheizer . . . . .	40.40
Zinsen für Bankguthaben . . . . .	108.26
Für die Nederl. Ver. v. Spoor- en Tramwegpersoneel:	
Deutscher Transportarbeiterverband . . . . .	300.—
Verband der Hafentarbeiter Deutschlands . . . . .	200.—
Transportarbeiterverband in Oesterreich . . . . .	85.—
Für den Streik der Eisenbahner in Bulgarien:	
Landesverband ungarischer Eisenbahnarbeiter . . . . .	166.—
Summa . . . . .	8 661.89

**Ausgaben.**

	Mark
Für Uebersetzungen in: Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch . . . . .	2 189.67
Für Drucksachen: Korrespondenzblatt Nr. 1, III . . . . .	705.50
Für Konferenzen und Kongresse . . . . .	313.35
Für Bureau-Einrichtung und Material . . . . .	124.—
Für Miete, Reinigung und Beleuchtung . . . . .	192.51
Für Gehalt des Sekretärs . . . . .	1 250.—
Für Porto . . . . .	698.24
Für Abonnements, Bücher, Honorar usw. . . . .	131.18
Für Depeschen . . . . .	82.45
Für Aushilfe im Bureau . . . . .	43.75
Darlehn an die Seeleute in Italien (Zampiga-Genua) . . . . .	815.20
Für die Nederl. Ver. v. Spoor- en Tramwegpersoneel . . . . .	585.—
Für den Streik der bulgarischen Eisenbahner . . . . .	166.—
Kassenbestand am 1. Juli 1907 . . . . .	1 365.04
Summa . . . . .	8 661.89

**Einnahmen und Ausgaben für das II. Halbjahr 1907.**

**Einnahmen.**

	Mark
Bestand am 1. Juli 1907 . . . . .	1 365.04
Svenska Transportarbetareförbundet . . . . .	461.04
Verband der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs . . . . .	302.40
Niederländische Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel . . . . .	24.—
Niederländische Scheeps- en Bootwerkersbond . . . . .	48.—



	Mark
Allgem. Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich (Eisenbahner) . . . . .	1 230.—
Harbour- and Water-Traffic Workingmen's Union of Finland . . . . .	62.28
Syndicat National des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies . . . . .	404.19
Svenska Spörvägsmannaförbundet . . . . .	50.36
Fluss-Maschinisten und Heizer in Deutschland . . . . .	90.—
Associação de Classe dos Conductores e Guardafreios da Viação Lisbonense in Lissabon . . . . .	80.72
Sindacato Ferroviari Italiani . . . . .	486.60
Dokwerkersbond in Gent . . . . .	48.38
Vereinigung der Fuhrwerker in Budapest . . . . .	117.—
Algemeene Nederlandsche Zeemansbond . . . . .	60.40
Vereinigte Eisenbahner Deutschlands . . . . .	295.—
Verband seemännischer Arbeiter Deutschlands . . . . .	90.—
Amalgamated Society of Railway Servants of England . . . . .	20.40
International Seamen's Union of America . . . . .	780.—
Deutscher Transportarbeiterverband . . . . .	1 542.—
União dos Trabalhadores Fluviais do Porto e Gaya . . . . .	20.24
National Sailors' and Firemen's Union of Great Britain . . . . .	204.—
Landesverein der Flösser und Schifffahrtsbediensteten in Böhmen . . . . .	30.—
Dokwerkersbond „Willen is Kunnen“ in Antwerpen . . . . .	60.—
International Zeemansvereiniging in Antwerpen . . . . .	9.—
Verband der Hafearbeiter und verw. Berufsgenossen Deutschlands . . . . .	375.—
Für Streiks gingen ein:	
Verband der Hafearbeiter und verw. Berufsgenossen Deutschlands . . . . .	5 588.65
Deutscher Transportarbeiterverband . . . . .	2 000.—
Algemeene Nederlandsche Zeemansbond . . . . .	168.—
Svenska Transportarbetareförbundet . . . . .	2 186.50
Verband der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs . . . . .	809.34
Syndicat National des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies . . . . .	209.67
Binnenschiffer der Elbe . . . . .	36.—
Verband der Maschinisten und Heizer Deutschlands . . . . .	250.—
Union Syndicale des Marins du Commerce Réunis de Marseille . . . . .	12.09
Dock, Wharf, Riverside and General Workers' Union of England . . . . .	306.—
Svenska Spörvägsmannaförbundet . . . . .	111.85
Sindacato Ferroviari Italiani . . . . .	203.50
Böhmischer Lokomotivführer-Verein . . . . .	16.40
National Amalgamated Union of Labour in England . . . . .	102.—
União dos Trabalhadores Fluviais do Porto e Gaya . . . . .	128.47
Dokwerkersbond „Willen is Kunnen“ in Antwerpen . . . . .	80.64
Landesverein der Flösser in Böhmen . . . . .	20.—
Intern. Longshoremen, Marine and Transportworkers' Ass. of America . . . . .	420.—
Summa . . . . .	20 905.16

<b>Ausgaben.</b>	Mark
Für Uebersetzungen in: Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch . . . . .	1 632.38
Für Drucksachen und Korrespondenzblatt No. 2, 3, 4, III. . . . .	1 872.40
Für Konferenzen und Kongresse . . . . .	871.60
Für Bureau-Einrichtung und Material . . . . .	100.90
Für Miete, Reinigung und Beleuchtung . . . . .	254.45
Für Gehalt des Sekretärs . . . . .	1 250.—
Für Porto . . . . .	385.61
Für Abonnements, Bücher, Honorar usw. . . . .	214.80
Für Depeschen . . . . .	10.65
Für Aushülfe im Bureau . . . . .	65.50
Gebühr für Telegramm-Adresse . . . . .	30.05
Entschädigungen an Uebersetzer bei Anwesenheit ausländischer Kameraden in Hamburg . . . . .	100.35
Für die Aussperrung der Hafendarbeiter in Antwerpen . . . . .	8 713.50
Für den Streik der Hafendarbeiter in Rotterdam . . . . .	2 328.27
Für den Streik der Hafendarbeiter in Almeria (Spanien) . . . . .	365.—
Kassenbestand am 1. Januar 1908 . . . . .	2 709.70
<b>Summa . .</b>	<b>20 905.16</b>

**Einnahmen und Ausgaben für das I. Halbjahr 1908.**

<b>Einnahmen.</b>	Mark
Bestand am 1. Januar 1908 . . . . .	2 709.70
Zentralverband seemännischer Arbeiter Deutschlands . . . . .	210.—
Intern. Longshoremen, Marine and Transportworkers' Ass. of America . . . . .	1 924.—
Synd. Nat. des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Col. . . . .	863.74
Svenska Järnvägsmannaförbundet . . . . .	553.26
Niederländsche Scheeps- en Bootwerkersbond . . . . .	48.—
Svenska Sparvågsmannaförbundet . . . . .	57.82
Deutscher Transportarbeiterverband . . . . .	1 807.—
Sindacato Ferrovieri Italiani . . . . .	244.50
Zentralverband der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs . . . . .	408.—
Lokomotivführer-Verein in Böhmen . . . . .	47.98
Eisenbahner Deutschlands . . . . .	20.—
Harbour- and Water-Traffic Workingmen's Union of Finland . . . . .	69.43
Verband der Hafendarbeiter und verw. Berufsgenossen Deutschlands . . . . .	375.—
International Seamen's Union of America . . . . .	780.—
Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland and Wales . . . . .	990.37
Eisenbahnverband in Bulgarien . . . . .	40.30
Söfyrbödersnes Forbund i Danmark . . . . .	72.—
Algemeene Nederlandsche Zeemansbond . . . . .	29.60
Syndicat des Agents des Chemins de fer Orientaux . . . . .	20.15
Allgem. Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich (Eisenbahner) . . . . .	470.—
Dokwerkersbond „Willen is Kunnen“ in Antwerpen . . . . .	120.96

	Mark
Syndicat des Maitres d'Hôtel et Garçons Navigateurs et Syndicat des Employés du Restaurant Navigateurs réunis in Marseille . . . . .	19.67
Für Streiks gingen ein:	
Waterside Workers' Federation of Australia . . . . .	204.60
Waterside Workers Union of Mackey . . . . .	102.—
Summa . . . . .	12 188.08

<b>Ausgaben.</b>	Mark
Für Uebersetzungen in: Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch . . . . .	2 891.46
Für Drucksachen und Korrespondenzblatt Januar, Februar und März, IV. Jahrgang 1908 . . . . .	1 673.80
Für Konferenzen und Kongresse . . . . .	137.20
Für Bureau-Einrichtung und Material . . . . .	212.95
Für Miete, Reinigung und Beleuchtung . . . . .	152.27
Für Abonnements, Bücher und Honorar . . . . .	235.15
Für Gehalt des Sekretärs . . . . .	1 250.—
Für Aushilfe im Bureau . . . . .	209.50
Für Porto . . . . .	671.94
Für Depeschen . . . . .	4.80
Versicherung des Inventars . . . . .	10.60
Kassenbestand am 1. Juli 1908 . . . . .	4 738.41
Summa . . . . .	12 188.08

Zum Kassenbericht sei noch bemerkt, dass die Abrechnung für 1906 bis zum 1. Juni bereits dem Kongress in Mailand vorgelegen hat. Der Vollständigkeit halber bringen wir die Jahresabrechnung für 1906 zum Abdruck. Die **Totaleinnahme inkl. Kassenbestand** betrug vom 1. Januar 1906 bis 1. Juli 1908 **60 045.82 Mark**, die **Totalausgabe 55 307.41 Mark**, so dass am 1. Juli 1908 ein Kassenbestand von **4738.41 Mark** verblieb. In der Totaleinnahme sind **23 552.86 Mark freiwillige Unterstützungen für Streiks und Aussperrungen enthalten**, wovon 21 653.82 Mark an die in einem Streik oder einer Aussperrung sich befindenden hilfsbedürftigen Organisationen abgeführt wurden. Die Differenz ist bei dem neuesten Konflikt in Schweden dem Svenska Transportarbetareförbundet überwiesen worden. Die Kassenbücher wurden von den Revisoren mehrere Male revidiert und stets in Ordnung befunden.

Zur besseren Uebersicht der gezahlten Beiträge aller angeschlossenen Organisationen lassen wir eine Tabelle folgen, die angibt, wie weit jede Organisation ihre Beiträge bezahlt hat.

1 = bezahlte Beiträge.

Namen der Organisationen	1907				1908			
1. Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland and Wales . . . . .	—	—	—	—	1	1	—	—
2. Deutscher Transportarbeiterverband . . . . .	1	1	1	1	1	1	—	—
3. Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein (Eisenbahner) in Oesterreich . . . . .	1	1	1	1	1	1	—	—



Die Beitragszahlung war im allgemeinen prompt. Ein Beweis, dass die Zentralleitung volles Vertrauen genießt, im Gegensatz zu früher, wo die Beiträge immer lässig eingingen. Was die restierenden Organisationen anbetrifft, so fällt dieses kaum sehr ins Gewicht, da es sich in der Mehrzahl um kleinere Organisationen handelt. Die Vertreter der Organisation Nr. 10 wollen den Beitrag auf dem Kongress entrichten. Nr. 16, 38 und 44 sind erst beigetreten. Die Organisationen Nr. 18, 36 und 42 haben um Stundung nachgesucht, da es ihnen im gegenwärtigen Moment infolge der Krise unmöglich ist, die Beiträge zu bezahlen. Organisation Nr. 33 bezahlte bisher alle zwei Jahre. Die nun noch übrig bleibenden Restanten werden ihre Verpflichtungen noch vor Schluss des Jahres erfüllen.

Für die künftige Geschäftsperiode kann mit einer jährlichen Einnahme von 20 000 bis 24 000 Mark gerechnet werden. Damit hat das Sekretariat eine sichere Grundlage erhalten, auf der es möglich sein wird, das Programm der I. T. F. und die Beschlüsse der internationalen Kongresse durchzuführen und zu verwirklichen.

## **Korrespondenzblatt und Zirkulare.**

Das Korrespondenzblatt wurde wie bisher in drei Sprachen (Deutsch, Englisch und Französisch) herausgegeben, nur mit der Abänderung, dass jede Sprache für sich gedruckt wurde, während früher die drei Sprachen in einem Heft herausgegeben worden sind. Diese Massnahme hat eine erhebliche Portosparnis zur Folge gehabt. Leider war es in der abgeschlossenen Geschäftsperiode nicht möglich, das Korrespondenzblatt in kürzeren Zwischenräumen, vielleicht jeden Monat, herauszugeben, da die Uebersetzungen zu viel Zeit in Anspruch nahmen. Es soll versucht werden, eine andere Einrichtung zu treffen, wodurch eine schnellere Uebersetzung und Herausgabe der Zeitung möglich sein wird. An Stoff hat es nie gemangelt, doch wäre es sehr wünschenswert, wenn die leitenden Kameraden sich mehr an der Mitarbeit beteiligen würden. Das Korrespondenzblatt soll eine Quelle der Informationen und ein Nachschlagewerk werden, weshalb es notwendig ist, dass alle Berichte und Mitteilungen von den direkt Interessierten und Beteiligten geschrieben werden. Eine Honorierung der gelieferten Beiträge müsste gestattet sein. Dadurch würde der Inhalt des Korrespondenzblattes nur gewinnen.

In den bis jetzt erschienenen Nummern des Korrespondenzblattes steht der geschichtliche Teil im Vordergrund. Zunächst müssen wir uns gegenseitig kennen lernen. uns vergegenwärtigen können, wie die Organisationen der Transport- und Verkehrsarbeiter in den einzelnen Ländern entstanden sind, gekämpft und sich weiter entwickelt haben. Sich kennen lernen heisst sich verstehen. Viele Unklarheiten werden verschwinden und die gegenseitige Harmonie und Solidarität wird dadurch mehr gefestigt werden.

Neben dem geschichtlichen Teil sind Artikel veröffentlicht worden, die sich mit den wirtschaftlichen Kämpfen, der Gesetzgebung und statistischen Erhebungen beschäftigten. Ausserdem ist eine Rubrik für Bibliographie eingerichtet worden. Die Bibliographie soll zum Nachschlagen der die Verkehrs- und Transportarbeiter interessierenden Literatur dienen. Auf diese Weise hoffen wir die agitatorisch tätigen Kollegen zu unterstützen, indem wir ihnen die Quellen angeben,

aus denen sie ihr Wissen bereichern und ihre geistigen Waffen im wirtschaftlichen Kampfe schärfen können.

Neben dem Korrespondenzblatt erschienen bis jetzt in zwangloser Folge 31 Zirkulare, die mehr aktuellere Mitteilungen über Streiks, Aussperrungen und Lohnbewegungen sowie über sonstige wissenswerte Vorgänge enthielten. Diese Zirkulare wurden in der deutschen, englischen, französischen, spanischen, italienischen und schwedischen Sprache herausgegeben. Die meisten existierenden Zeitungen der Transport- und Verkehrsarbeiter konnten die Mitteilungen der Zirkulare gleich druckfertig übernehmen und so ihrem Leserkreise zugänglich machen, während es früher durch die Uebersetzungen mehr Schwierigkeiten machte. Besonders wurde dieser Uebelstand in den skandinavischen Ländern, in Italien, Spanien, Portugal und Südamerika sehr empfunden. Wir haben versucht, allen Wünschen gerecht zu werden, hoffentlich ist es uns einigermaßen gelungen.

## **Parlamentarische Arbeiten und Gesetzgebung.**

Einleitend sei bemerkt, dass es bei den letzten Wahlen in einigen Ländern gelungen ist, Vertreter der Transport- und Verkehrsarbeiter in die Parlamente hineinzubekommen, so in Schweden, Finnland, Oesterreich, Bayern, Holland, England und Australien. In Italien und Frankreich sind Vertreter der Seeleute Mitglieder besonderer staatlicher Kommissionen. Es könnte auf dem Wege der Gesetzgebung noch viel mehr geschehen, wenn die Transport- und Verkehrsarbeiter in einzelnen Ländern ihre prinzipielle Abneigung gegen den Parlamentarismus aufgeben würden.

Die Parlamente beschäftigten sich in den letzten Jahren sehr viel mit den Transport- und Verkehrsarbeitern. In Argentinien wurde ein Schiedsgericht zur Regelung von Streitigkeiten im Eisenbahnbetriebe errichtet. Das Parlament in Belgien beschäftigte sich wiederholt mit den Arbeitsverhältnissen der Eisenbahner und ihrem Vereinigungsrecht, mit den Schutzgesetzen für die Hochseefischer und Schutzgesetzen in der Hafendarbeit. Der Reichstag in Deutschland nahm wiederholt Stellung zur Sonntagsruhe im Handelsgewerbe und der Binnenschifffahrt, über Arbeiterausschüsse, Vereins- und Versammlungsrecht, Nacharbeit der Eisenbahner, Arbeitsdauer und Sommerurlaub. Desgleichen die Landesparlamente der einzelnen deutschen Bundesstaaten. In Finnland wurde ein Gewerbegesetz vorbereitet. Die Deputiertenkammer und der Senat in Frankreich pfl egten Beratungen über das Pensionsgesetz der Eisenbahner, Vorsorgekasse der Seeleute, Arbeitszeit der Lokomotivführer und des Zugpersonals, Arbeitsbedingungen der Seeleute, Sonntagsruhe, wöchentlicher Ruhetag, Ruhezeit der Strassenbahner, Streikrecht und Schiedsgerichte. Das Unterhaus in Grossbritannien beschäftigte sich mit der Chinesenarbeit auf Schiffen, der Versicherung der Seeleute, Arbeitsverhältnisse in der Handelschifffahrt, Streikbrecherfrage, Arbeitszeit der Eisenbahner, Fabrik- und Werkstätten gesetz, Betriebsunfälle und Haftpflicht, Arbeitsstreitigkeiten usw. Die Kammer der Deputierten in Italien beschäftigte sich mit der Regelung des Staatsbetriebes der Eisenbahnen, dem Bau billiger Häuser für Eisenbahner, den Gehaltsverhältnissen und dem Streikrecht der Eisenbahner, dem Arbeitsvertrag in öffentlichen Diensten und der Vereinheitlichung der Vorsorgeanstalten des

Personals der Staatsbahnen. Die zweite Kammer der Niederlande behandelte die Arbeitsbedingungen, Arbeitszeit und Schiedsgerichte für das Eisenbahnpersonal, Ausdehnung des Unfallversicherungsgesetzes auf die Seeleute in der Kauffahrtei, Hafenspektion und Seetüchtigkeit von Fischerfahrzeugen. Das Abgeordnetenhaus in Oesterreich nahm verschiedentlich Stellung zu der Arbeitszeit im Handelsgewerbe und den Gehaltsverhältnissen der Eisenbahner. Der Reichstag in Schweden beschäftigte sich mit dem Arbeiterschutz und der Vermittlung bei Arbeitsstreitigkeiten. Im Nationalrat der Schweiz behandelte man die Einführung von Arbeiterausschüssen in der Bundesverwaltung. Die Deputiertenkammer in Spanien befasste sich mit dem Arbeitsunfallgesetz, dem Arbeitsvertrag, Streiks und Versammlungen und der Schaffung einer nationalen Fürsorgeanstalt. Der Petitionsausschuss des Abgeordnetenhauses in Ungarn berichtete über die Eingabe zwecks Schaffung eines Gesetzes gegen Eisenbahner- und Schuttstreiks. Dem Repräsentantenhaus in Uruguay wurde der Regierungsentwurf eines Arbeitsgesetzes vorgelegt. Die parlamentarischen Arbeiten in Nordamerika, Australien und Neu-Seeland sind zu vielseitig, so dass wir ausserstande sind, hier alles anführen zu können.

Von den wichtigsten erlassenen Gesetzen seien hier einige genannt:

Erlass vom 20. November 1906, betr. die besonderen Massnahmen beim Auf- und Abladen, bei Reparatur und Instandhaltung von Schiffen und Booten in Belgien.

Rundschreiben vom 14. April 1906, betr. die Durchführung des Gesetzes vom 12. Juni 1893/11. Juli 1903 über die Hygiene und Sicherheit der Arbeiter in öffentlichen Betrieben in Frankreich.

Gesetz vom 19. April 1906, betr. die Handelsmarine in Frankreich.

Erlass vom 9. Mai 1906 zur Abänderung der beiden Erlasse vom 4. Nov. 1899 über die Dauer der Arbeit und der Ruhepausen: 1 der Maschinisten und Heizer, 2) des Zupersonals in Frankreich.

Rundschreiben vom 17. Dezember 1906 über die Kontrolle des Gesetzes über die wöchentliche Ruhezeit bei Strassenbahnen und Minen und gewerblichen Eisenbahnen in Frankreich.

Verordnung vom 24. August 1906 für Lokomotiven und Eisenbahnwagen auf Geleisen und Nebengeleisen in oder im Zusammenhang mit Gebäulichkeiten, die dem Fabrik- und Werkstättengesetz von 1901 in England unterstehen.

Gesetz vom 21. Dezember 1906 zur Regelung der Gewerkvereine und gewerblichen Arbeitsstreitigkeiten in England.

Gesetz vom 21. Dezember 1906 zur Konsolidierung und Abänderung des Gesetzes über Entschädigungen für Verletzungen, von welchen Arbeiter im Laufe ihrer Beschäftigung in England betroffen worden sind.

Gesetz vom 21. Dezember 1906 zur Ergänzung der Kauffahrteigesetze 1897 bis 1900 in England.

Gesetz vom 30. Juni 1906, betr. Sonderbestimmungen über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in Italien.

Verordnung vom 22. November 1906 zur Anwendung des Art. 21 des Gesetzes vom 30. Juni 1906, betr. gerechte Behandlung des Personals konzessionierter Privateisenbahnen in Italien.

Gesetz vom 12. Juni 1906, betr. Staats- und Kommunalbeiträge zu den norwegischen Arbeitslosenkassen.

Gesetz vom 12. Juni zur Abänderung des Gesetzes über Arbeiterunfallversicherung vom 23. Juni 1894 sowie des Ergänzungsgesetzes vom 23. Dezember 1899 in Norwegen.

Bekanntmachung vom 11. Juni 1906, betr. Krankenfürsorge für Kauffahrtschiffe in Preussen.

Erlass vom 20. Dezember 1906, betr. Erholungsurlaub der Eisenbahnarbeiter in Preussen.

Verordnung vom 10. August 1906 zur Inkraftsetzung des Gesetzes vom 30. März 1906, betr. die Ausdehnung des Gesetzes vom 3. April 1900 über die Unfallversicherung der dänischen Fischer auf die anderen Seefahrtsbetriebe.

Gesetz vom 17. April 1907, betr. die Sicherheit der Seeschifffahrt und die Regelung der Arbeit auf Handelsschiffen in Frankreich.

Rundschreiben vom 22. Mai 1907, betr. die Anwendung des Gesetzes vom 13. Juli 1906 über die wöchentliche Ruhezeit auf den Tramways in Frankreich.

Erlass vom 29. Juni 1907 zur weiteren Abänderung der Vorschriften für den Eisenbahndienst der Niederlande.

Es ist unmöglich, im Rahmen dieses Berichts alle erlassenen Gesetze anzuführen, aber es ist durchaus notwendig, dass eine Uebersicht über die parlamentarischen Arbeiten und Gesetzgebung aller Länder geschaffen wird. Wir werden später in anderer Form hierauf zurückkommen. Vorläufig sei das wenige Unvollständige geboten, was wir hier über die parlamentarischen Arbeiten und Gesetzgebung gegeben haben; vielleicht wird dadurch erreicht, dass man diesem Gebiete seitens unserer Kollegen mehr Beachtung schenkt.

## Zentralleitung und Sekretariat.

Die Zentralleitung bestand aus fünf Personen, je einem Vertreter der Eisenbahner, Hafenarbeiter, Seeleute, Transportarbeiter und Flussmaschinenisten und Heizer. Der Vertreter der Fluss-Maschinenisten und Heizer, Kollege Scheffel, schied im Juli d. J. infolge Austritts seiner Organisation aus der I. T. F. aus der Zentralleitung aus. Mit der Geschäftsführung war als angestellter Sekretär der Kollege Jochade beauftragt worden. Es fanden fünf gemeinschaftliche Sitzungen, abwechselnd in Berlin und Hamburg, statt. Der Sekretär hatte dort über seine Tätigkeit Bericht zu erstatten und die Kassenbücher vorzulegen. Das Zusammenarbeiten des Sekretärs mit den Mitgliedern der Zentralleitung war sehr kameradschaftlich und voller Interesse und Liebe zur Sache getragen. Stets haben bei allen Beratungen die Interessen der Allgemeinheit der Transport- und Verkehrsarbeiter über den nationalen Interessen gestanden, und wo es galt, durch finanzielle Unterstützung einer bedrängten Organisation Hülfe zu leisten, da standen die Mitglieder der Zentralleitung als Vertreter der deutschen Organisationen nicht zurück.

Dem Sekretär wurde seitens der Zentralleitung in seinem Bemühen, die I. T. F. zu vergrößern und zu organisieren, der weiteste Spielraum gelassen. In allen Spezialfragen holte er dagegen ihren Rat ein. Auf diese Weise wurde seine Arbeitsfreudigkeit durch nichts behindert. An Arbeit hat es in der Geschäftsperiode nicht gefehlt. Zeitweise war die Arbeit derart, veranlasst durch Vervielfältigungsarbeiten, Expedition des Korrespondenzblattes und der Zirkul-



lare, dass eine Hilfskraft mit beschäftigt werden musste. Zur Bewältigung der Uebersetzungen waren drei Uebersetzerinnen und ein Uebersetzer erforderlich. Besondere Anerkennung verdient die Uebersetzerin der französischen und englischen Sprache. Diese Dame hat es in einigen Jahren verstanden, sich die Vielseitigkeit der in Betracht kommenden Interessen anzueignen, so dass es uns dadurch möglich wurde, gute und korrekte Berichte in englischer und französischer Sprache zu liefern. Auch die Uebersetzerin der italienischen und der spanischen Sprache sowie der Uebersetzer für schwedisch und portugiesisch haben ihre Pflicht getan und verdienen volle Anerkennung. Aus dieser Darstellung geht hervor, dass die zu bewältigende Arbeit im Sekretariat heute so organisiert ist, dass allen Wünschen und Anforderungen Rechnung getragen werden kann. Trotzdem sind wir darauf bedacht, die Einrichtungen noch mehr zu vervollkommen, denn, täuschen wir uns nicht, die Zukunft wird noch grössere Anforderungen an das internationale Sekretariat stellen.

### **Schlusswort.**

Zwei Jahre harter Arbeit und Kämpfe liegen hinter uns. Wir stehen jetzt am Wege und schauen zurück. War unsere Arbeit, unser Kampf vergeblich? Nein! Die I. T. F. hat ihre Mitgliederzahl verdoppelt; diese hat eine Höhe erreicht wie nie zuvor. Eisenbahner, Hafenarbeiter, Seeleute, Strassenbahner, Fuhrleute, Kutscher und alle übrigen Transportarbeiter sind nun einträchtiglich in der I. T. F. vereint, sich gegenseitig zu schützen und zu helfen, wenn sie in ihrer Existenz und ihren Interessen durch mächtigere Gewalten bedroht werden. Das ist ein grosser Fortschritt! Dem Schwachen Schutz, das sei unsere Losung. Wie die I. T. F. an Mitgliederzahl gewachsen ist, so möge auch die Solidarität mehr und mehr erstarren, mehr als bisher, wo es an egoistischen Handlungen nicht gefehlt hat. Ein neuer Zeitabschnitt beginnt! An Euch, Delegierte des Kongresses, liegt es nun, die Mittel und Wege zu suchen, die notwendig sind, um die erfreuliche Entwicklung der Internationalen Transportarbeiter Federation noch mehr zu fördern und die gestellten Aufgaben praktisch durchzuführen.

Hamburg, den 1. August 1908.

**Der Zentralrat  
der Internationalen Transportarbeiter Federation.**

I. A.: Hermann Jochade.

# Protokoll

des

VI. Internationalen Transportarbeiter-  
Kongresses in Wien.



## Die Internationale

der Transportarbeiterschaft zu Wasser und zu Lande hielt in der Zeit vom 24. bis 29. August 1908 ihren sechsten Kongress in Oesterreichs Hauptstadt Wien ab. Die Handels- und Gewerbekammer Niederösterreichs hatte in entgegenkommendster Weise ihre prächtigen Versammlungsräume auf der Wiener Ringstrasse dem Arbeiterkongress zur Verfügung gestellt. Auch eine Tatsache, die in vielen Ländern zu den Unmöglichkeiten gehören würde.

Dem allgemeinen Kongress gingen am 24. resp. 25. August internationale Konferenzen der Eisenbahner und Seeleute voraus, die Separatfragen dieser Branchen erledigten. Am 26. August begann dann die Tagung des allgemeinen Kongresses.



# Vorkonferenz der Eisenbahner.

## Erster Tag.

24. August. Beginn 10 Uhr vormittags.

**Jochade:** Ich begrüße hiermit alle, die an der internationalen Konferenz der Eisenbahner teilnehmen und hoffe, dass die Beratungen zum Besten unserer Organisation ausfallen werden. Die Konferenz erkläre ich hiermit im Auftrage des Zentralkomitees der I. T. F. für eröffnet und es wird nun notwendig sein, die Tagesordnung festzustellen. Ich habe an die Delegierten der verschiedenen Eisenbahnerorganisationen ein vom 25. Juli datiertes, gleichlautendes Schreiben gesandt, in dem ich über das, was auf der Konferenz zu erledigen sein wird, Erläuterungen gegeben habe. Ich habe auch angeführt, dass eine eigentliche Tagesordnung noch nicht festgesetzt ist und darauf hingewiesen, dass es unbedingt notwendig ist, Anträge einzusenden, damit die Tagesordnung festgestellt werden konnte. Das ist aber leider nicht geschehen, ich weiss nicht, warum. Ich habe nun den Vorschlag gemacht, die Tagesordnung folgendermassen festzulegen:

1. Wahl des Bureaus und Aufstellung der Präsenzliste.
2. Beratung über die Fortsetzung der Aufgaben des vergangenen „Internationalen Studienausschusses für die Interessen der Eisenbahngestellten“ und die Festsetzung eines Arbeitsplanes für die nächste Arbeitsperiode.

Wir werden ja sehen, ob aus der Mitte der Delegierten noch weitere Vorschläge gemacht werden. Es wäre vielleicht auch notwendig, Vorschläge darüber zu machen, in welcher Reihenfolge die verschiedenen Punkte beraten werden sollen. Wir können zu diesem Zwecke eine Pause von 10 Minuten eintreten lassen, damit sich die Delegierten der verschiedenen Länder über das, was sie vorzuschlagen gedenken, klar werden.

**Guérard:** Die Konferenz hat meiner Ansicht nach nicht den Zweck, hier Beschlüsse zu fassen, im Sinne einer „Fortsetzung der Beratungen des Studienausschusses“. Das ist endgültig durch den Kongress in Mailand erledigt. Wir Franzosen wollen vor allem über die Form der Organisation der Eisenbahnerorganisationen in den verschiedenen Ländern beraten. Wir wollen darüber reden, ob zum Beispiel die Organisationen nach den verschiedenen Tendenzen, nach den einzelnen Eisenbahngesellschaften oder nach den Dienstzweigen etc. geordnet sein sollen.

**Jochade:** Weitere Anträge liegen nicht vor. Ich schreite deshalb zur Verlesung der Präsenzliste. Die Delegiertenliste für die Internationale Eisenbahnerkonferenz ist folgendermassen zusammengestellt:

Für Oesterreich sind da:

Josef Duschek	}	55 500 Mitgl.
Jos. Tomschik		
Rud. Müller		
Fr. Lill		
Rud. Weigel		
Jos. Schwab		
Karl Winter		
Josef Grill		
Wilh. Brodecky		
Heinr. Prohaska		
Jos. Koranda		
F. Kucera.		

Deutschland ist vertreten durch:

L. Brunner	}	15 000 Mitgl.
A. Rosshaupter		
A. Schwall		
H. Herrmann		

England ist vertreten durch:

R. Bell	}	97 000 Mitgl.
W. Hudson		

Frankreich ist vertreten durch:

E. Roberjot	}	45 000 Mitgl.
E. Poitevin		
E. Guérard		

Italien ist vertreten durch:

E. Branconi	}	30 000 Mitgl.
G. Ottini		

Schweden ist vertreten durch:

K. Tirén	}	27 600 Mitgl.
K. Anderson		
A. Winberg		

Dänemark ist vertreten durch:

Chr. Nielsen	5500 Mitgl.
--------------	-------------

Als Gäste sind anwesend für Russland „Alexander“, für Belgien J. Dorignaux (5000 Mitgl.), für die Schweiz Düby und Rimathé (15 000 Mitgl.), für Ungarn Fellner (10 000 Mitgl.), für Norwegen Puntervold. Die österreichische Gewerkschaftskommission ist durch Hueber, der Zentralrat der Internationalen Federation der Transportarbeiter durch Jochade und Schumann vertreten. Insgesamt sind vertreten 305 600 Eisenbahner. — Nun möchte ich an die Delegierten die Anfrage richten, ob sie mit der Geschäftsordnung (siehe die Geschäftsordnung des Kongresses), die wir festgestellt haben, einverstanden sind?

Die Delegierten erklären sich damit einverstanden.

**Jochade:** Ich bitte um Vorschläge darüber, wer das Präsidium innehaben soll?

**Tomschik:** Es sollen Tagespräsidenten gewählt werden. Für den ersten Tag Bell (England), Grill (Oesterreich); für den zweiten Tag Guérard (Frankreich), Branconi (Italien).

**Branconi:** Ich schlage vor, statt meiner Ottini als Vorsitzenden zu wählen.

Es werden nun die von Tomschik vorgeschlagenen Tagespräsidenten, mit Berücksichtigung der von Branconi angeregten Aenderung, gewählt. — Als Schriftführer werden für die Dauer der Konferenz Duschek und Brodecky gewählt. Hierauf tritt eine Pause ein. Nach einer halben Stunde wird die Sitzung wieder eröffnet.

Vorsitzender **Bell:** Es ist folgender Antrag eingelaufen:

Antrag, gestellt von dem Personal der Riga-Oreler Eisenbahn:

Der VI. Internationale Transportarbeiter-Kongress möge eine Spezialkommission wählen und ihr den Auftrag erteilen, ein ausführliches Programm derjenigen Forderungen auszuarbeiten, an deren Verwirklichung die gesamten internationalen Eisenbahner in gleicher Weise interessiert sind. Die Kommission hat die Resultate ihrer Bemühungen dem nächsten VII. Internationalen Transportarbeiter-Kongress vorzulegen.

### Begründung.

In der Tätigkeit der internationalen Vereinigung der Eisenbahner bemerken wir eine wichtige Eigentümlichkeit, die dieser Vereinigung einen ganz besonderen Charakter verleiht. Es ist die Unmöglichkeit der aktiven Bezeugung der internationalen Solidarität.

Die Massenaktionen der Eisenbahner sind immer, dank der Eigentümlichkeit und der Wichtigkeit des Eisenbahnwesens, eine Begebenheit von grosser politischer Bedeutung und sind deshalb von der politischen Lage in jedem einzelnen Lande abhängig. Da aber die politische Lage, mit Ausnahme besonderer historischer Momente internationaler Wichtigkeit, in den verschiedenen Ländern nicht die gleiche ist, kann die aktive Bewegung der Eisenbahner eines Landes von denen anderer Länder mit geeigneten Solidaritätsbezeugungen nicht unterstützt werden. Andererseits haben die Eisenbahner im Bereich der gegenseitigen internationalen Organisationstätigkeit keine unmittelbare gegenseitige Berührung in ihrem Berufsleben, wie wir es zum Beispiel bei den Seeleuten beobachten können. Die Mitglieder der letzteren kommen stets mit einander in Berührung, da sie beruflich die verschiedenen Länder besuchen müssen. Dieser Umstand erlaubt den Seeleuten ihre Agitation international zu gestalten und überall den Gedanken ihrer Zusammengehörigkeit zu verbreiten. Ebenfalls erlangen sie dadurch die Möglichkeit, die Solidarität ihrer Berufskollegen der anderen Länder wachzurufen und durch ihre Agitation und Aufklärung dieselben zu verpflichten, jede Anwerbung von Streikbrechern und Ausführung von Streikarbeiten zu verhindern.

Die Eisenbahner dagegen sind durch die Gesetzgeber aller Länder in eine halb-militärische Organisation hineingezwängt, von den übrigen Arbeitern isoliert und abgeschlossen worden, so dass jede internationale Aktion dieser Berufsgruppe heute völlig ausgeschlossen ist.

Die Folgen dieser Verhältnisse sind, dass die Eisenbahner in ihrem Streben nach internationaler Vereinigung sich mit der theoretischen Seite der Frage begnügen müssen.

Aber dieselben Organisationsformen, welche die Eisenbahner in ihren Bestrebungen beschränken, drücken ihnen gleichzeitig auch scharfe Waffen in die Hände, mit denen sie diese militaristischen Organisationsformen, die eine der stärksten Ausbeutungsformen ist, international bekämpfen können. Denn in allen Staaten der Welt finden wir die gleiche Methode der Ausbeutung der Eisenbahner: die gesetzliche Absonderung der letzteren, die dadurch zu einer Kategorie von Lohnsklaven gestempelt und durch die ausserordentliche Verantwortlichkeit, die auf sie lastet, gefesselt und auf beruflichem Gebiete vollständig rechtlos gemacht werden. Die internationale Gleichförmigkeit dieser Methode erlaubt auch den Kampf der Eisenbahner der verschiedenen Länder, mittelst einer gemeinsamen internationalen Losung, zu vereinigen. Diese Losung soll den Krieg gegen die militaristische Organisation der gewöhnlichen Ausbeutung der Arbeit der Eisenbahner hervorrufen.

Die Hervorhebung dieser Losung wird die Sache der internationalen Vereinigung der Eisenbahner konkret und sicher machen und, ungeachtet der äusseren Isolierung, eine unmittelbar-merkliche gegenseitige Gemeinschaft der Interessen bei den Eisenbahnern aller Länder schaffen.

Der erste Schritt zur Feststellung dieser Losung muss die Ausarbeitung der normalen Prinzipien desjenigen gesetzgebenden Reglements der Arbeit der Eisenbahner sein, welches das Prinzip der genannten militaristischen Organisation ersetzen soll und welches als Programm und Grundforderung der Eisenbahner aller Länder anerkannt werden muss.

Die Ausarbeitung solcher Grundsätze ist keine leichte Aufgabe. Man muss die entsprechende Gesetzgebung verschiedener Länder gründlich und genau kennen lernen und das Wesen derselben, das doch den Grund der genannten militaristischen Organisation bildet, erläutern. Ferner muss man die von den Eisenbahnerorganisationen in der gleichen Frage ausgearbeiteten und hervorgebrachten Projekte studieren. Nach dieser Erforschung wird es erst möglich sein, dasjenige Schema auszuarbeiten, welches als internationale Programmlosung gelten könnte.

In vielen Ländern haben die Eisenbahnerorganisationen schon verschiedene Forderungen zur Regulierung der Pflichten und Rechte der Eisenbahner aufgestellt. Dabei nahmen die Organisationen der verschiedenen Länder verschiedene Prinzipien als Grundlage dieser Forderungen an.

In Oesterreich und England wird für die Anerkennung der Rechte der Eisenbahnerorganisationen als Korporation gekämpft. In Frankreich wird das Prinzip der Selbstverwaltung aufgestellt, und zwar in dem Sinne, das die nationalisierten Eisenbahnen von einem besonderen Verwaltungsrat geleitet werden sollen und dafür, dass der dritte Teil dieses Verwaltungsrates von den Eisenbahnern gewählt werde. In Italien wird das Prinzip — „Le ferrovie di ferroviari“ — „Die Eisenbahnen für die Eisenbahner“ — hervorgehoben, d. h. die Verwaltung der Eisenbahnen durch die Eisenbahner selbst, auf kooperativen Grundsätzen. In Russland war im Jahre 1905, in der Periode der reinprofessionellen Bewegung der Eisenbahner, ein Prinzip zur Regulierung der rechtlichen Lage der Arbeiter aufgestellt worden, welches eine auf breiter und demokratischer Grundlage gestellte Korporationsvertretung forderte. Während der sogenannten „Freiheitstage“, vom Oktober bis zum Dezember 1905, fand dieses Prinzip Anerkennung, indem die Verhältnisse soweit gediehen waren, dass die Ernennung der höheren Beamten in einigen Orten mit dem Willen der Eisenbahner durch die Urabstimmung in Einklang gebracht wurde (so war es z. B. auf der Eisenbahn Moskau-Kasan mit der Ernennung des Chefs des Traktionsdienstes).

In allen diesen behandelten Fragen kann man leicht einen allgemeinen Charakterzug bemerken, nämlich den Kampf der Eisenbahner gegen die militaristischen Fesseln, die sie in allen Ländern zur Machtlosigkeit verurteilen.

Wir wiederholen, es wird keine leichte Aufgabe sein, ein praktisches Tätigkeitsprogramm auszuarbeiten, das die Fähigkeit haben soll, die Eisenbahner aller Länder für die gleichen Forderungen zu vereinigen und so zur internationalen Lösung zu werden.

Das Programm muss so gehalten sein, dass die Richtigkeit seiner Forderungen jedem Eisenbahner der verschiedenen Länder sofort einleuchtet, und die Fähigkeit hat, die noch fernstehenden Massen für diese Forderungen zu begeistern und zu organisieren.

Trotz aller Schwierigkeiten, die die Ausarbeitung eines solchen internationalen Tätigkeitsprogramms mit sich bringt, müssen wir sie lösen. Von ihrer erfolgreichen Lösung hängt wesentlich die Existenz der internationalen Eisenbahnervereinigung ab. Sie muss die nur theoretisch-untersuchende Basis verlassen und praktische Aktionen vorbereiten, wenn sie die Erfolge erzielen will, die sie haben kann und muss.

**Schumann:** Der Antrag wird von einer Gruppe gestellt, die der Internationalen Federation nicht angeschlossen ist. Da er sich auf Eisenbahnerangelegenheiten bezieht, müsste er in dieser Konferenz beraten werden. Ich möchte daher dem grundsätzlichen Standpunkt Ausdruck geben, von dem aus wir Anträge zu behandeln haben. Es ist meine und gewiss auch Ihre Ansicht, dass Anträge nur von Vertretern angeschlossener Organisationen gestellt werden dürfen. Wir können zwar auch auf unserer Tagung Vertretern von Organisationen das Wort erteilen, die nicht angeschlossen sind, Anträge rein geschäftlicher Natur können wir aber nur behandeln, wenn Angehörige der Federation sie einreichen. Da weiter der nun verlesene Antrag die Wiedereinsetzung der durch den Mailänder Kongress erledigten Studienkommission vorsieht, glauben wir um so mehr berechtigt zu sein, Ihnen zu raten, den Antrag zurückzuweisen. Was die Begründung betrifft, die dem Antrag beigegeben ist, so möchte ich den Vorschlag machen, sie solle, soweit sie Eisenbahnerinteressen betrifft, dem Vorstände zur Beachtung übergeben werden.

**Vorsitzender:** Ich möchte die Delegierten ersuchen, sich über diese Frage zu äussern.

**Ottini:** Die italienischen Vertreter der Eisenbahner erklären sich dahin, dass dieser Antrag, weil er eine gewisse Uebereinstimmung mit der Tagesordnung hat, und da er die Interessen der Eisenbahner vertritt, zur Verhandlung gebracht werde. Es soll aber als Prinzip aufgestellt werden, dass die Organisationen, die nicht angeschlossen sind, keine Anträge stellen sollen, da man über sie nicht verhandeln kann.

**Schumann:** Ich glaube, dass die italienischen Vertreter in der Sache nicht völlig klar sind. Wir schlagen die Abweisung des Antrages vor, weil wir, wie schon oft erwähnt, der Meinung sind, dass ein Antrag, wenn er von einer Organisation gestellt wird, die nur als Gast hier vertreten ist, im Plenum der Konferenz nicht verhandelt werden kann. Zweitens sind wir und müssen wir gegen den Antrag sein, weil er die Wiedereinsetzung der vom Mailänder Kongress aufgehobenen Studienkommission verlangt. Wir sind aber der Meinung, dass, nachdem der letzte Kongress die Auflösung des Komitees vorgenommen und die Vertretung der Interessen der Eisenbahner dem Zentralkomitee überwiesen hat, wir heute keine Ursache haben, zur Wiedereinsetzung einer solchen Kommission zu schreiten. Die Begründung des Antrages bitten wir aus dem Grunde dem Zentralrate zur Beachtung zuzuweisen, weil er Fingerzeige enthalten kann, die möglichenfalls bei der Vertretung der Interessen der Eisenbahner gute Dienste leisten können.

Die Konferenz erklärt sich nun mit dem Vorschlage Schumanns einverstanden.

Schluss der Vormittagssitzung 1 Uhr.

#### Nachmittagssitzung.

Die Sitzung wird nachmittags  $\frac{1}{4}$  4 Uhr eröffnet.

Vorsitzender **Bell:** Vor allem danke ich Ihnen dafür, dass Sie mich zum Vorsitzenden wählten. Sie können es mir glauben, dass ich im tiefsten Innern den Wunsch hege, die Konferenz möge von einem guten Erfolge begleitet sein. Von einem besseren Erfolge als — das muss ich sagen — die Konferenzen der Vergangenheit begleitet waren. Nachdem sich heute die Vertreter von elf Ländern zusammengefunden haben, ist es ganz sicher, dass die Beschlüsse der Konferenz einen besonderen Wert haben und ein besonderes Gepräge aufweisen werden. Wir wollen Reformen schaffen, die den Eisenbahnern der ganzen Welt von Vorteil sein sollen. In England nehmen wir an der Achtstundentagbewegung vielen Anteil und es ist zu wünschen, dass auch die Konferenz dieser Frage näher trete. Hauptsächlich müssen wir dahin wirken, dass Garantien für die Sicherheit des Körpers und genügende Ruhezeit geschaffen werden. Diese Bestrebungen haben noch lange nicht den Erfolg, den wir benötigen. Ich selbst habe kürzlich in Budapest beobachten können, wie dort Frauen und junge Burschen im Eisenbahndienst fast ohne jede Ruhe fortarbeiten mussten. Das sind bedauerliche Bilder. Der Kongress soll dazu dienen, dass wieder ein Schritt weiter auf dem Wege zur Besserung der Arbeitsverhältnisse gemacht wird.

Ich habe verschiedene Anträge zur Verlesung zu bringen.

Ein Antrag der französischen Delegierten lautet: **Welche Organisationsform ist für die Eisenbahner aller Länder die beste?**



Ein zweiter Antrag liegt von den schwedischen Delegierten zur Beratung vor. In ihm wird gefragt: **Welche Taktik kann für die Eisenbahner bei einem Kampfe um bessere Arbeits- und Lohnbedingungen die beste sein?**

Ein dritter Antrag, den die englischen Delegierten vorgelegt haben, hat folgenden Wortlaut: „**Die Konferenz der Eisenbahner empfiehlt dem Internationalen Kongress der Transportarbeiter die Einsetzung eines Studienkomitees, das in verschiedene Subkomitees einzuteilen ist. Diese Subkomitees sollen den Zweck verfolgen, in allen Ländern Informationen zu sammeln, die allen Nationen zugänglich gemacht werden sollen.**“ Zur Beratung steht auch die „**Festsetzung eines Arbeitsplanes für die nächste Periode**“. Es ist das der Punkt 4 der Tagesordnung. Treten wir nun in die Beratung des ersten Punktes ein.

**Guérard:** Die Organisationen der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern sind sehr verschieden. Es gibt Organisationen nach Eisenbahngesellschaften, nach Dienstkategorien und einheitliche Organisationen. Die Organisation nach Kategorien führt sehr leicht Spaltungen herbei, und besonders in Frankreich ist diese Gefahr gross, weil die Gesellschaften, um die Kraft der Arbeiter zu schwächen, die Neigung zu Kategorienorganisationen ausnützen. Die Franzosen sind sehr gern bereit, in dieser Sache aus der Erfahrung der verschiedenen Delegierten Nutzen zu ziehen. Uns wird es dann, wenn wir diese Erfahrungen in uns aufgenommen haben, leichter sein, die Hindernisse, die wir zu bekämpfen haben, zu überwinden. Das wissen wir natürlich: Je mehr unsere Eisenbahn-Gesellschaften für die Uneinigkeit sind, desto mehr müssen wir für die Einigkeit wirken.

**Tomschik:** Ich bin zum Punkte „Organisation“ als Referent für den Kongress bestimmt und ich glaube deshalb, es ist nicht notwendig, dass ich hier zu ausführlich werde. Ich will Ihnen darum nur in einer gedrängten Darstellung ein Bild davon geben, wie die Eisenbahnerorganisationen bei uns früher beschaffen waren. Bei uns in Oesterreich hat es früher nur einen Kondukteurverein, einen Lokomotivführerverein und einen Eisenbahnbeamtenverein gegeben. Ausserdem waren noch verschiedene Klubs vorhanden, die sich in einigen Heizhäusern gebildet hatten. Eine besondere Spezialität von Vereinen hatte sich in Galizien gebildet. Sie führten „heilige Titel“ und wurden von den Geistlichen deshalb sehr eifrig protegirt. Diese früheren Organisationen haben den Zweck gehabt, durch Unterstützungseinrichtungen die Mitglieder zu fesseln. Sie wurden auch von den Bahnverwaltungen sehr gefördert und die Mitglieder im Dienste sogar berücksichtigt. Von diesen Vereinen standen auch manche unter dem Protektorate irgend eines Mitgliedes des kaiserlichen Hauses. Selbstverständlich kann eine solche Organisation nie eine Kampforganisation sein. Wir selbst haben zuerst die sogenannten „betriebsweisen“ Organisationen errichtet, aber schliesslich gelernt, dass auch sie nicht zu unserem Vorteile sind. Wir sind zu der Erkenntnis gekommen, dass nur eine Zentralorganisation allein in unserem Interesse sein kann. Doch auch in den Betriebsvereinen haben wir es vermieden, dass die Kategorien sich von einander absondern, weil dadurch die Bahnverwaltungen weniger in die Lage kommen, die einzelnen Kategorien gegeneinander zu hetzen und sie gegeneinander auszuspielen. Trennungen nach Kategorien, das bedeutet nach unseren Erfahrungen nichts anderes, als die Interessen der Eisenbahner den Bahnverwaltungen ausliefern. Wir haben diesen unseren Standpunkt auch auf dem zweiten österreichischen Eisenbahnerkongress

scharf betont. Die Erfahrung hat uns auch gelehrt, dass die einzelnen Kategorien sich sehr täuschten, wenn sie meinten, die kategorienweise Organisation wäre für sie aus dem Grunde besser, weil sie dann als kleinere Gruppen mehr erreichen könnten. Der Schluss ist da immer, dass niemand etwas erreicht.

Wir haben in Oesterreich nur eine Eisenbahner-Organisation, die als Kampforganisation aufgefasst werden kann, und das ist der „Allgemeine Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein“. Alle anderen Vereine können nur als Unterstützungsvereine aufgefasst werden und sie können ihrer Natur nach dem Eisenbahner keinen wirklichen Nutzen bringen. Wir haben aber in Oesterreich auch die Nationalitätenvereine: den tschechisch-nationalen Eisenbahnerverein und den deutsch-nationalen Eisenbahnerverein. Zu den uns gegnerischen Vereinen zählt auch der Verein der christlichsozialen Eisenbahner. Was diese Leute bedeuten, das heisst, dass sie nichts bedeuten, ersieht man am besten, wenn man — und da greifen wir schon sehr hoch — die 15 000 Mitglieder, die das sogenannte „Kartell“ vereinigt, der Zahl von 80—90 000 Mitgliedern gegenüberstellen, die wir in unserer „Koalition“ vereinigen. Die Nationalen tun natürlich alles mögliche, um Mitglieder zu kriegen. Die Mittel dazu sind ihnen Demagogie und Hyperradikalismus. Beides kann aber die Mehrzahl der Eisenbahner nicht täuschen. Auch sie ist überzeugt, dass eine einheitliche Organisation allein im Interesse der Eisenbahner und auch aller übrigen Verkehrsbediensteten liegt. Bei uns bedingt es allerdings die Taktik, dass die Strassenbahner und die Bediensteten der kleinen Lokalbahnen in einer separaten Organisation — der Organisation der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter — vereinigt werden mussten.

Nach all diesen Aufschlüssen habe ich nur noch eins zu sagen: Wir können dem Internationalen Kongress nur die Zentralorganisation empfehlen, eine gemeinsame, unbedingte nicht in Kategorien geteilte Organisation der Eisenbahner. Dieser Zusammenschluss allein wird den Eisenbahnern jene Vorteile bringen, auf die sie als so schwer arbeitende Menschen ein Anrecht haben.

**Herrmann:** Wir haben in Deutschland wenig mit Privatbahnen zu tun, weil sehr wenige solcher vorhanden sind, dafür aber mehr mit den staatlichen Eisenbahnen. Leider ist in Norddeutschland eine freie Organisation, die sich auf gewerkschaftlicher Basis bewegt, fast undenkbar. Anders ist es in Süddeutschland; nur haben wir dort ebenfalls viel durch die Kategorienorganisationen zu leiden, die auch meistens nur Unterstützungseinrichtungen sind. Aber auch wir in Süddeutschland sind von der Notwendigkeit der Zentralisation überzeugt und streben sie mit allen Kräften an.

**Vorsitzender:** Ich vertage hiermit die Sitzung auf morgen.  
Schluss 6 Uhr abends.

## Zweiter Tag.

25. August. Beginn  $\frac{1}{2}$ 10 Uhr vormittags.

Vorsitzender **Guérard:** Wir haben von dem bulgarischen Delegierten, der noch nicht eingetroffen ist, folgendes vom 24. August datiertes Telegramm erhalten: „Ich komme morgen nachmittag. Georgieff.“ Ferner habe ich mitzuteilen, dass ein Antrag eingelaufen ist, in dem vorgeschlagen wird, dass die

Redezeit auf 10 Minuten herabgesetzt werden soll. Hat jemand gegen diese Einschränkung eine Einwendung? — Ich konstatiere, dass dies nicht der Fall ist. Der Antrag ist also angenommen und wir können die Debatte fortsetzen:

**Winberg:** Die zentralistische Organisation hat sich auch in Schweden sehr gut bewährt. Das geht daraus hervor, dass von den 40 000 Bahnangestellten 28 000 in ihr vereinigt sind. Die Zentralorganisation hat bedeutend mehr Mitglieder, als in sämtlichen Kategorienvereinigungen beisammen sind. In letzter Zeit hat sich der Zug zur Kategorienorganisation wieder, wenn auch nicht zu bedeutend, festgesetzt, weil manche Arbeiter glauben, dass kleinere Gruppen mehr erreichen als grosse. Wir sind aber ebenfalls, wie Genosse Tomschik ausgeführt hat, der Meinung — und die Erfahrung bestätigt das —, dass dies ein ganz unrichtiger Schluss ist. Jene, die dieser Ansicht bei uns in Schweden sind, werden aber, so hoffen wir, bald zur Einsicht kommen. Besonders möchte ich befürworten, dass in den Kreis der die Organisation leitenden Personen niemals Vorgesetzte aufgenommen werden sollen. Wir haben in Schweden die Erfahrung gemacht, dass dies nur Verwirrung hervorbringt.

**Brunner:** Unter den Eisenbahnern, die sich in Deutschland zum Klassenbewusstsein durchgerungen haben, herrscht der Zentralisationsgedanke vor. Es bestehen allerdings kleine Reste von anderen Organisationen, zu deren Charakterisierung es dient, wenn ich sage, dass sie von den Bahnverwaltungen und von der Regierung unterstützt und dazu benützt werden, um die einzigen beiden Eisenbahnerorganisationen, die als Kampforganisationen zu betrachten sind und die auch hier Vertreter haben, zu unterdrücken und zu schädigen. In unseren beiden Eisenbahnerorganisationen ist man aber nicht nur für die zentralistische Organisation der Eisenbahner. Wir wollen eine allgemeine Organisation nicht nur der Eisenbahner, sondern eine solche für alle zu Wasser und zu Lande beschäftigten Transportarbeiter überhaupt. Wir gehen also weiter als gestern Tomschik hier ausgeführt hat. Der wirtschaftliche Kampf hat uns die Möglichkeit dieser Absichten gezeigt. Wir wollen unbedingt auch die Werkstättenarbeiter auf den Eisenbahnen in den Reihen der Eisenbahnerorganisation haben. Die grossen Industrieverbände sind allerdings noch dagegen. Wir hoffen aber, dass in kurzer Zeit diese Werkstättenarbeiter nicht mehr in den Industrieverbänden, sondern im Transportarbeiterverband respektive im Eisenbahnerverband organisiert sein werden. Zum Schlusse will ich bemerken, dass es für uns von grossem Wert wäre, die Stimmung der Konferenz in dieser Frage kennen zu lernen. Wir möchten hören, ob Sie meinen, dass die Werkstättenarbeiter in die Industrieverbände oder zu den Eisenbahnern gehören.

**Branconi:** Die italienische Regierung hat keinen Vorteil davon gehabt, dass sie die Eisenbahnerorganisation, die bei uns seit jeher einheitlich war, im Jahre 1899 auflöste. Es dauerte nur fünf Monate und diese Form war wieder auf dem Plan. Es konnte aber nicht verhindert werden, dass sich Zersplitterungsbestrebungen zeigten, die heute noch existieren. Die Regierung, die die grosse Mehrzahl der Eisenbahnlinien in der Hand hält, tut selbst ihr Eifrigstes, dass solche Vereine ins Leben gerufen werden, weil sie in ihnen ihren Vorteil sieht. Sie erlauben nun, dass ich folgenden Antrag stelle:

Der Kongress soll sich für die Organisation auf zentralistischer Basis aussprechen, doch soll den Eisenbahnern jedes Landes das Recht bleiben, sich auch in gewerkschaftlicher Form nach Kategorien zu organisieren. Bedingung ist aber, dass diese Eisenbahner auch der einheitlichen Eisenbahnerorganisation

des Landes angehören. Wenn dies nicht der Fall ist, hat die internationale Zentralleitung dafür Sorge zu tragen, dass eine Fusion der Kategorienvereine zu einer Landesorganisation zustande kommt. Im Falle sich Kategorienvereine der Federation anzuschliessen wünschen, ist ihnen die Anerkennung zu versagen, wenn in dem betreffenden Lande eine Landesorganisation besteht.

**Rimathé:** Ich möchte ebenfalls einiges über unsere Organisationen sagen. Die alte Organisation führt den Namen „Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten“. Diesem Verband haben angehört: der Zugpersonalverein, die Arbeiter-Union schweizerischer Transportanstalten, das Lokomotivpersonal, die Visiteure und die Wach- und Bahnwärter, auch Verwaltungsbeamte. Im Laufe der Zeit sind ausgetreten: das Zugpersonal, die Arbeiter-Union schweiz. Transportanstalten, ferner das Lokomotivführerpersonal. Die Motive für den Austritt der beiden Erstgenannten waren zum Teil personal-politischer Natur, der Austritt des Lokomotivführerpersonals erfolgte infolge von Vorgängen anlässlich der neuen Beordnung der Pensions- und Hilfskasse bei den schweizerischen Bundesbahnen. Gegenwärtig ist ein neues Organisationsgebilde mit zentralistischer Tendenz im Werden begriffen. Dieses umfasst: den alten Verband schweizerischer Transportanstalten, die Arbeiter-Union, den Zugpersonalverein. In nächster Zeit wird dieser Organisation auch der Lokomotivführerverein beitreten. Dieses „Kartell“ geht in den grossen Fragen allgemeiner Natur, zum Beispiel in der Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse, gemeinsam vor, wobei jedoch die einzelnen Verbände zur Teilnahme an irgend einer Aktion nicht gezwungen werden können. In den übrigen Fragen, die die einzelnen Kategorien angehen, gehen diese nach wie vor selbständig vor, wobei ihre Interessen durch die schweizerischen Zentralvorstände vertreten werden. Im grossen und ganzen herrscht in der Schweiz die föderalistische Organisation unter den Eisenbahnern vor. Was mich betrifft, so bin ich aber für die Zentralorganisation.

**Jochade:** Ich möchte erwähnen, dass die Lokomotivführervereine nicht so mit dem Ganzen mittun, wie es notwendig wäre. Sie machen zu viel in Separatismus. Das zeigte sich erst kürzlich in Bordeaux bei ihrer internationalen Konferenz. Jetzt ist wieder eine Konferenz in Lüttich einberufen worden, zu der viele Einladungen ausgeschickt wurden. Auch an mich ist eine solche Einladung gekommen. Ich kann aber diese Aktion nicht unterstützen und ich glaube, auch Sie werden das nicht tun. Es ist nicht notwendig, dass die Lokomotivführer sich so absentieren. Es wäre doch ganz gut möglich, dass sie ihre Angelegenheiten hier, auf unserem Kongresse, gleichfalls erledigen.

**„Alexander“:** Die Eisenbahner in Russland waren auch während der Revolution in einem Verband vereinigt. Ich bin nur für die Zentralisation ohne jede Abweichung und ich meine deshalb, dass die Einrichtungen in der Schweiz und die Vorschläge der italienischen Delegierten nicht gut sind. Gleichzeitig möchte ich die Frage des Genossen Brunner aus Deutschland dahin beantworten, dass auch ich der Meinung bin, dass die Werkstättenarbeiter in den Eisenbahnwerkstätten zu den Eisenbahnern gehören. Ich kann sagen, dass bei uns gerade die Arbeiterschaft in den Werkstätten das beste Material des Verbandes ist, das unserer Bewegung sehr nützte. Alle Transportarbeiter gehören zusammen und keine Separation soll geduldet werden.

**Fellner:** Bei uns in Ungarn hat ein hervorragendes Organisationsbestreben der Eisenbahner erst nach dem grossen Eisenbahnerstreik begonnen, weil es

sich da gezeigt hat, wie notwendig die Organisation ist. Der Streik war ja bekanntlich ganz unorganisiert und ist deshalb auch umgefallen. Ausschlaggebend war natürlich aber auch der Umstand, dass das Ministerium das Militär zu Streikbrecherdiensten herbeigezogen hat. Die ungarische Regierung hätte die Eisenbahner gern in einem „patriotischen Verband“ vereinigt, weil sie weiss, wie sehr diese Tat der Vereinigung jede Lust zu einer Bewegung untergräbt. Es war ihr aber nicht möglich zu verhindern, dass vor anderthalb Jahren sich der Verband der ungarischen Eisenbahnarbeiter gründete, der seit seinem Entstehen immer für die Interessen der Eisenbahner eintrat. Trotz aller Verfolgungen durch die Regierung hatte der Verband 22 000 Mitglieder, die sich hauptsächlich aus Werkstättenarbeitern rekrutieren. Es sind das sozialdemokratische Arbeiter, die sich nicht niederdrücken lassen und die trotz aller Anschläge derjenigen, denen diese Organisation, der ja ohnehin das eigentliche Betriebspersonal nicht angehört, ein solcher Dorn im Auge ist, alles tun werden, um den Verband auszubauen. Sie alle wissen, was erst jetzt wieder vom Minister Kossuth versucht wurde, um der Organisation das Genick umzudrehen. Kossuth hat gefunden, dass statutenwidrig Mitglieder aufgenommen worden seien, die nicht Eisenbahnarbeiter, sondern Arbeiter der Staatsbahnmaschinenfabrik sind. Er sagt, es seien Personen Funktionäre, die keine Eisenbahnarbeiter sind. Zur Aufklärung diene Ihnen, dass das gemassregelte Eisenbahner sind. Kossuth hat auch entdeckt, dass den Mitgliedern das Fachblatt „Der ungarische Eisenbahner“ zugeschickt werde, das sich mit der Richtung identifiziere, die systematisch gegen die Unternehmer hetze. Leider ist diesem Feind der Eisenbahner als Handelsminister durch die Dienstpragmatik auch das Vereinsrecht der Eisenbahner unterstellt, und so hat er es sich herausnehmen können, an das Oberinspektorat der Eisenbahnen Weisungen zu erlassen, die die Organisation sehr schädigen sollen. In diesen Weisungen heisst es: Die Sektion der Arbeiter der Staatsbahnmaschinenfabrik ist aufzulösen und der Verband ist verpflichtet, die von den Mitgliedern vom Beginn ihrer Mitgliedschaft an gezahlten Beiträge innerhalb eines Monats bei der Fabrikdirektion zu erlegen. Unbedingt ist die Bestellung von Nichteisenbahnern zu Vereinsfunktionären untersagt. Auch ist die Vereinbarung mit dem Fachblatte aufzulösen und ein Fachblatt herauszugeben, dessen Richtung das Ministerium überwachen muss. Innerhalb vierzehn Tage ist ein Verzeichnis sämtlicher Mitglieder vorzulegen. Nur Mitglieder allein dürfen den Sitzungen anwohnen.“

So schauen die Mittel aus, die man anwendet, um eine Organisation, nur weil sie ernstlich die Interessen der Eisenbahner überwacht, umzubringen. Nun, man kann uns durch solche Verfolgungen auf unserem Wege aufhalten, aber wir werden doch zu unserem Ziele kommen. Ich möchte nun noch sagen, dass auch ich meine, dass die zentralistische Organisation für die Eisenbahner die beste ist.

**Rosshaupter:** Unsern Standpunkt hinsichtlich der Organisationsform hat schon Herrmann dargelegt. Was die Frage betrifft, die Brunner angeregt hat, nämlich ob die Werkstättenarbeiter der Eisenbahnen bei den Eisenbahnern organisiert sein sollen, so möchte ich sagen, dass wir in Süddeutschland auf dem Standpunkt stehen, dass die Eisenbahnwerkstättenarbeiter unbedingt in die Organisation der Eisenbahner gehören. Das schon umso mehr deswegen, weil aus ihnen später das Betriebspersonal hervorgeht. Diese Einheitlichkeit

wird gewiss sehr im Interesse der Eisenbahner sein. Nun weiss ich, dass besonders in Norddeutschland der Standpunkt vertreten worden ist, dass sich die Eisenbahner tunlichst an die übrigen Verkehrsarbeiterorganisationen anfügen sollen, in diesem Falle an die Zentrale der Handels- und Transportarbeiter. Wir meinen aber, dass die Eisenbahner in den Ländern, wo die Eisenbahnen zum überwiegenden Teil in Staatshänden sind, Vorteile deswegen errungen haben, weil sie eine für sich abgeschlossene Organisation bilden. Allerdings sind ja in Norddeutschland andere Verhältnisse als in Süddeutschland.

Schluss der Vormittagssitzung 1 Uhr.

#### Nachmittagssitzung. Beginn $\frac{1}{4}$ 4 Uhr.

Den Vorsitz führt **Ottini**.

**Kucera:** Ich bin froh, dass die Frage der Organisationsform aufgerollt wurde, so dass es endlich zu einer Programmfestsetzung kommt. Die Frage des Zusammenschlusses begegnet bei uns in Böhmen verschiedene Meinungen. Bei den Lokomotivführern ist die Sache so, dass es, wenn es zum Zusammenschluss der Branchenvereine mit der zentralen Organisation kommt, dies insofern einen Nachteil für die zentrale Organisation bedeuten könnte, weil die Lokomotivführer dann ihren Beitritt zu den verschiedenen gelben Gewerkschaften erklären würden. Wir haben in Oesterreich einen Lokomotivführerverein mit 8000 Mitgliedern, in Böhmen einen solchen von 1500 Mitgliedern. Bei der Zentralisation ist es möglich, dass 40 Prozent von den Mitgliedern entweder den Tschechischnationalen oder den Christlichsozialen zugehen würden. Es empfiehlt sich daher auch für Oesterreich, was die Italiener in ihrem Antrag sagen. Es sollte angestrebt werden, dass die ganze Organisation in vier Sektionen geteilt wird. In die erste Sektion die Lokomotivführer und Heizer, in die zweite das Streckenpersonal, in die dritte das Stationspersonal, in die vierte das Werkstättenpersonal. Diese vier Sektionen sollen sich in einem einheitlichen Zentralverbande zusammenschliessen. Ich möchte bitten, dass darüber heute gesprochen wird und dass auch über den Zusammenschluss nicht nur Debatten geführt, sondern auch bestimmte Beschlüsse gefasst werden.

**Duschek:** Ich möchte erwähnen, dass gerade in Oesterreich, in diesem klassischen Lande der separatistischen Bestrebungen, die ganze Entwicklung der Eisenbahnerorganisation ein Musterbeispiel dafür ist, dass gerade die Zentralorganisation Erfolge erzielen kann. Und die Erfolge, die wir erzielten, wären noch grössere, wenn keine Sonderbestrebungen beständen. Und da erklärte nun jetzt der Delegierte Kucera, die Eisenbahner sollten überhaupt in Sektionen geteilt und dann in einem Zentralverband vereinigt werden. Dann aber — und das war das Hervorstechendste in seinen Ausführungen — hat er auch gemeint, dass bei einem Zusammenschluss 40 Prozent aus den Lokomotivführervereinen austreten und ins gegnerische Lager übergehen könnten. Das ist ganz unrichtig, weil von diesen 8000 Mann, die im Wiener Lokomotivführerverein und von den 1500, die im böhmischen Verein sind, ein grosser Teil auch bei unserer Organisation eingegliedert ist und wir diesen Leuten die Organisation überhaupt nur erleichtern, wenn diese Organisationen verschwinden würden. Kucera verlangt auch, dass der Kongress eine bestimmte Aeusserung über die Organisationsfrage abgeben soll. Da möchte ich ihn fragen, ob er sich nicht daran erinnert, dass auf dem Kongress der Lokomotivführer vor zwei Jahren

in Brünn und auch auf dem vorherigen in Wien der Beschluss gefasst wurde, dass der Lokomotivführerverein sich der Zentrale anzuschliessen habe. Es wäre sehr an der Zeit, dass diese Beschlüsse einmal durchgeführt würden.

**Brodecky:** Was Kucera behauptet, beweist, dass er von einer gänzlich falschen Ueberzeugung geführt ist. Die kategorienweise Organisation, die er lobt, hat sich immer als schlecht herausgestellt. Ein erfolgreiches Arbeiten ist mit separatistischen Organisationen nicht möglich. Wenn die Lokomotivführer schon Erfolge errungen haben, so ist dies schliesslich immer allein auf die Kraft und den Druck der allgemeinen Organisation zurückzuführen. Wenn das aber so ist, warum dann eine separate Organisation? Diese ganzen Vorschläge, die Kucera gemacht hat, sind — das beweist die Erfahrung — gegen die Interessen der Eisenbahner gerichtet. Sie sind nur diktiert von der Rücksicht auf die Halbgelben, aber mit diesen immerwährenden ängstlichen Rücksichten wird nur die Organisation geschädigt. Kucera meint, dass 40 Prozent der Lokomotivführer zu den gelben Gewerkschaften übergehen würden, wenn die kategorienweise Organisation abgestellt werden würde. Da fühlt man sich fast versucht zu fragen, ob uns um die vierzig Prozent, die, wenn sie so nach dem gegnerischen Lager drängen, als Halbgelbe betrachtet werden müssen, ob es uns um diese vierzig Prozent Halbgelber leid tun muss, wenn wir bedenken, dass uns dann doch sechzig Prozent überzeugte Kämpfer bleiben?

**Vorsitzender:** Es liegt mir ein Antrag der italienischen Delegierten vor, in dem verlangt wird, dass in Anbetracht der vorgeschrittenen Zeit die Rednerliste geschlossen werden soll. Ich bitte sich zu diesem Antrag zu äussern.

**Rosshaupter:** Ich bitte, den Antrag abzulehnen. Wir können über diesen Punkt nicht genug sprechen.

**Vorsitzender:** Es sind noch drei Redner vorgemerkt. Ich glaube, dass zu dem Punkt, den wir eben behandeln, schon sehr ausführlich gesprochen wurde. Wenn nun auch noch die vorgemerkten drei Redner sprechen, dann könnten wir zu einem andern Punkt der Tagesordnung übergehen.

Die Delegierten erklären sich bei der Abstimmung über den Antrag für den Schluss der Rednerliste.

**Kucera:** Es war durchaus nicht meine Absicht, irgend jemanden mit meinen Ausführungen zu erregen. Erwähnen will ich, dass nach meiner Ansicht der Lokomotivführerverein in Böhmen immer seine Pflicht erfüllt hat. Nach dem Lokomotivführerkongress in Wien wurde, weil auf ihm ja nur die Delegierten vertreten waren, in einer Versammlung, in der alle Ortsgruppen vertreten waren, über den „Zusammenschluss“ abgestimmt. Er wurde aber leider abgelehnt. Dasselbe ist auch nach dem Brünnener Kongress geschehen. Auch da hat die Generalversammlung entschieden. Zum Schlusse muss ich noch dagegen protestieren, wenn die Lokomotivführer in Böhmen hier als Halbgelbe bezeichnet werden.

**Rud. Müller:** Seit gestern besprechen wir die Frage, welche Organisationsform die einzig richtige für die Eisenbahner sein soll. Da drängt es mich zu sagen, dass die Konferenz wohl eine Organisationsform als die beste bezeichnen kann, dass sie aber trotzdem die verschiedenen Verhältnisse in den einzelnen Ländern in Erwägung ziehen muss. Diese Verhältnisse dürften doch sehr von Einfluss auf die Organisationsform sein. Wir allerdings in Oesterreich und auch noch manche andere Länder stehen auf dem Standpunkt der Zentralisation, weil diese

Art der Organisation für uns die vernünftigste ist. Sie war für uns sehr fruchtbringend, und wir werden deshalb auch immer und mit allen Kräften für sie eintreten. Unsere Verhältnisse verlangen das System der Zentralisation. Es ist doch schon so schwer, eine Zentralorganisation zu leiten, um wie viel schwerer ist dies erst bei einer Organisation, die in Kategorien zerrissen ist? Ich bin aber dafür, dass wir heute allerdings allen Ländern die zentralistische Organisation als die erstrebenswerteste empfehlen sollen, dass wir es ihnen jedoch in einer gewissen Begrenzung überlassen müssen, sich gemäss den heimischen Verhältnissen einzurichten.

**Poitevin:** Wir erkennen selbstverständlich an, dass die zentralistische Organisation diejenige ist, die allen Eisenbahnern als die höchste erscheinen muss. Das meiste ist gewiss nur durch die Zentralisation zu erreichen, die alle Kategorien zusammenfasst. Wir in Frankreich müssen jedoch auch dem Föderalismus einen bestimmten Spielraum lassen.

**Bell:** Ich habe, was ich hier hörte, mit unsern Verhältnissen in England verglichen. Wir haben ebenfalls einen Lokomotivführer- und einige andere Vereine. Alle übrigen Eisenbahner sind in einem Verband beisammen. Es war vor 28 Jahren, da fingen die Lokomotivführer für sich an, weil sie bei uns unzufrieden waren. Sie haben aber in der ganzen Zeit nur wenig erreicht, ihre Organisation ist nicht gewachsen. Leider versuchen es diese Kategorienvereine, uns, wo es nur angeht, zu schädigen. Sie erweisen sich auch bei uns als willige Werkzeuge der Arbeitgeber und wir würden gern alles Mögliche tun, um diesen Schädlingen unserer Organisation den Garaus zu machen. Wie diese Vereine uns schaden, geht z. B. aus dem einen Umstand hervor, dass sie, trotzdem ihre Mitgliederzahl ganz gering ist, im vorigen Jahre an die Bahnverwaltung eine Eingabe gemacht haben, in der sie schreiben, dass wir nicht das Recht haben, für sie einzutreten. Das sagt schon genug; aber wir werden es schon noch dazu bringen, dass diese Vereine, die sich so verräterisch gegen die Interessen der Eisenbahner wenden, verschwinden.

Ich möchte nun dem Antrag, den wir dem Kongress vorlegten, hinzufügen, dass wir wünschen, er möge sich völlig für die zentralistische Organisation aussprechen und mit Energie gegen die Kategorienvereine auftreten.

**Vorsitzender:** Die schwedischen Delegierten stellen folgenden Antrag: „Die Konferenz hat die Beratungen für zwei Tage anberaumt. Nun sind aber die zwei Tage fast um und wir haben noch lange nicht unsere Tagesordnung erschöpft. Wir schlagen deshalb vor, dass die Konferenz eine halbe Stunde pausiere, dann aber die Beratungen so lange fortsetze, bis die sämtlichen Fragen erledigt sind.“

**Schumann:** Ich möchte die schwedischen Delegierten ersuchen, den Antrag zurückzuziehen. Ich schlage aber vor, dass wir heute wie gestern um 6 Uhr schliessen. Morgen vormittag soll der „Internationale Kongress“ eröffnet werden, der bis Mittag zu tagen hätte. Wir aber treten nachmittags wieder zusammen und erledigen unsere Aufgaben.

Die Schweden ziehen nun ihren Antrag zurück und die gesamten Delegierten stimmen für den Antrag Schumann.

**Vorsitzender:** Poitevin stellt im Namen der andern französischen Delegierten folgenden Antrag: „Da sich die gesamten Anträge, die gestellt wurden, prinzipiell so ziemlich decken, soll eine Verständigung zwischen den Antrag-



stellern angebahnt werden, die es möglich macht, dass aus allen Anträgen ein einziger Antrag formuliert werden kann, der dem Kongress vorgelegt werden soll.“

Die Delegierten stimmen diesem Antrage zu und die Verhandlung wird auf den Nachmittag des nächsten Tages verschoben.

### 26. August. Beginn $\frac{1}{4}$ Uhr nachmittags.

Vorsitzender **Guérard**: Nach einer langen, ausserordentlich lebhaften Debatte zwischen den verschiedenen Antragstellern ist es möglich gewesen, folgende, der Vereinfachung der Verhandlungen sehr dienende Resolution zu fassen:

Es ist notwendig, in jedem Lande eine einzige zentralistische Organisation für das Eisenbahnpersonal zu errichten. Dies ist die einzige Form, die geeignet ist, Vorteile zu erringen und den privaten und Staatsverwaltungen ein Gegengewicht zu bieten.

Eine Ausnahme von diesem Prinzip ist nur dann zulässig, wenn das Gesetz eines Landes den zentralistischen Organisationen ein Hindernis entgegenstellt.

Demgemäss bestätigt die Konferenz den Beschluss des Kongresses zu Mailand von 1906 und empfiehlt von neuem den Anschluss an die Zentralvereine.

Die österreichischen Delegierten wollten, dass in die Resolution ein Punkt aufgenommen werde, der die Notwendigkeit des internationalen und interkonfessionellen Charakters der gewerkschaftlichen Eisenbahnerorganisation betonen sollte. Die französischen Delegierten haben aber geglaubt, gegen die Aufnahme dieses Punktes in die Resolution sprechen zu müssen. Sollten die Oesterreicher aber darauf bestehen, dass die Konferenz über ihren Antrag abstimme, so mögen sie diesen als Zusatzantrag stellen.

Die österreichischen Delegierten stellen nun folgenden Zusatzantrag:

Mit besonderer Entschiedenheit legt die Konferenz Wert auf den internationalen und interkonfessionellen Charakter der gewerkschaftlichen Organisation aller Eisenbahner. Von der Tatsache ausgehend, dass das Unternehmertum, gegen das wir uns zu wehren haben, international und interkonfessionell vereinigt ist, muss in jedem Versuch, die Eisenbahner nach nationalen Gruppen innerhalb eines Staates zu trennen, eine Schwächung der gemeinsamen Kraft und somit eine Schädigung unserer wirtschaftlichen Interessen, die noch besonders dadurch bedroht werden, dass die Unternehmungen die Nationen eines Landes gegeneinander im wirtschaftlichen Kampfe auszuspielen suchen, erblickt werden.

Von denselben Grundsätzen geleitet, spricht sich der Kongress schliesslich gegen alle Versuche, religiöse Momente in die Berufsorganisation zu tragen, aus und weist insbesondere alle unter welchem Deckmantel eingeleiteten Versuche, die Eisenbahnerschaft klerikalen Zwecken dienstbar zu machen, wie auch das Bestreben, diese von einer energischen Vertretung ihrer wirtschaftlichen Interessen abzulenken, mit aller Entschiedenheit zurück.

Die Resolution, die der Vorsitzende vorgelegt hat und der Zusatzantrag der Oesterreicher werden einstimmig angenommen.

**Schumann**: Auf eine Anfrage erkläre ich, dass der Mailänder Beschluss dahin lautete, dass die separatistischen Vereine sich aufzulösen und der Zentralorganisation anzuschliessen haben.

Ich möchte den Delegierten nun folgenden Vorschlag machen: Der Internationale Kongress ist schon heute durch unsere Verhandlungen sehr gestört worden. Es dürfte sich nicht empfehlen, das morgen zu wiederholen. Aus diesem Grunde möchte ich den Delegierten den Vorschlag machen, sie mögen

die Punkte, die wir noch zu erledigen hätten, dem Internationalen Kongress zur Beratung zuweisen.

Die Delegierten erklären sich damit einverstanden.

**Vorsitzender:** Ich erkläre somit die Konferenz der Eisenbahner für geschlossen.

Schluss der Sitzung 6 Uhr abends.



## Vorkonferenz der Seeleute.

### Erster Tag.

24. August. Beginn 10 Uhr vormittags.

Im Auftrage des Zentralrats der I. T. F. erklärt **Müller-Hamburg** die internationale Seemannskonferenz am 24. August 1908, vormittags 10 Uhr, für eröffnet und führt aus: Der Zentralrat der I. T. F. hat die provisorische Tagesordnung festgesetzt. Sie ist den einzelnen Landesorganisationen rechtzeitig übermittelt worden und ich nehme an, dass Sie davon Kenntnis haben.

Es wird nun hierauf die Präsenzliste festgestellt. Es sind als Delegierte anwesend (Siehe Präsenzliste).

Name	Ort	Name der Organisation
<b>Delegierte:</b>		
<b>C. Mahlmann</b> . . .	Antwerpen . . .	Internationale Zeemannsvereinigung in Antwerpen
<b>Ch. Jäpelt</b> . . . . .	Kopenhagen . . .	Söfyrbödernes Forbund Danmark
<b>P. Müller</b> . . . . .	Hamburg . . . . .	Zentralverband seemännischer Arbeiter in Deutschland
<b>August Forstner</b> . .	Wien . . . . .	Vereinigung der Seeleute in Dalmatien und Istrien, Unterabteilung des Verbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Österreichs
<b>Albino Huastia</b> . . .	Triest . . . . .	
<b>Franz Menges</b> . . . .	Wien . . . . .	
<b>Anton Pragerl</b> . . . .	Wien . . . . .	
<b>Franz Schwerzel</b> . .	Wien . . . . .	
<b>Charles Lindley</b> . .	Stockholm . . . .	Svenska Sjömäns- och Eldareförbundet
<b>Andrew Furuseth</b> . .	San Francisco . .	International Seamen's Union of America
<b>J. Döring</b> . . . . .	Hamburg . . . . .	Vertreter der Internationalen Transportarbeiter Federation
<b>Gäste:</b>		
<b>Ben Tillett</b> . . . . .	London . . . . .	Federated Seamen's Union of Australasia
<b>O. Schultski</b> . . . . .	Berlin . . . . .	Deutscher Transportarbeiter-Verband
<b>A. Wonka</b> . . . . .	Wien . . . . .	Redaktion des „Zeitrad“

**Müller:** Referenten für die einzelnen Punkte der Tagesordnung sind nicht bestimmt, weil die Punkte gemäss den Anträgen, die gestellt wurden — die meisten Anträge sind aus England — von den Antragstellern begründet werden sollen. Ich muss nun fragen, ob die Konferenz wünscht, dass zu den festgesetzten 8 Punkten noch neue hinzugefügt oder einige abgesetzt werden sollen. Der Zentralrat empfiehlt Ihnen, Aenderungen nicht vorzunehmen, sondern die vorliegenden Anträge zu erledigen. Die Tagesordnung lautet:

1. Konstituierung des Präsidiums und Feststellung der Präsenzliste.
2. Einführung eines einheitlichen Beitrages für alle Seeleute und Regelung des Uebertritts von einer Organisation zur anderen, insofern, dass bestimmt wird, wohin das betreffende Mitglied, das zu einer andern Organisation übertreten will, seinen etwaigen rückständigen Beitrag abzuliefern hat; an die Organisation, wo es Mitglied war oder an die Organisation, zu der es überzutreten wünscht. Ferner ist zu erwägen, ob in den Hafenstädten, wo es möglich ist, solche Einrichtungen getroffen werden können, dass die Seeleute aus andern Ländern ihre Beiträge bezahlen können. Die Beiträge müssen monatlich oder halbjährlich an die Zentralstellen der zuständigen Organisationen abgeführt werden.
3. Gegenseitige Unterstützung bei Nachsendung von Drucksachen, um, wenn möglich, die den organisierten Seeleuten feindlich gesinnten Konsulate und Kapitäne auszuschalten.
4. Gemeinschaftliche Anstellung eines Beamten in grösseren und solchen Hafenorten, wo die am Orte befindliche Organisation noch schwach ist, die Interessen der fremdländischen Seeleute aber gewahrt werden müssen.
5. Massnahmen gegen die Unterbietung der Heuer in ausländischen Häfen.
6. Bekanntgabe der Heuerbase, die bei Streiks der Seeleute Streikbrecher vermittelten oder vermitteln. Die Bekanntgabe soll verhindern, dass sich organisierte Seeleute mit diesen Heuerbasen einlassen.
7. Die Agitation unter fremdsprachigen und farbigen Seeleuten.
8. Internationale Vereinbarung über die Regelung des Unterstützungswesens.

**Furuseth:** Im Namen der amerikanischen Seeleute muss ich einen Antrag stellen, der sich darauf bezieht, dass man den Seemann gegen seinen Willen zwingt, die Arbeit fortzusetzen und ihn auch für seine Weigerung ins Gefängnis bringt. Dagegen müssen wir protestieren, um die Seeleute zu freien Menschen zu machen, die über ihre Arbeitskraft selbst verfügen können.

**Müller:** Ich schlage vor, dass der Vertreter von Amerika aufgefordert wird, seinen Antrag schriftlich zu formulieren. Es geht nicht an, so weitgehende Beschlüsse zu fassen, ohne über das Wesen des Antrages informiert zu sein. Persönlich meine ich, dass es zweifelhaft ist, ob die Konferenz einen solchen Beschluss fassen kann. Aber jedenfalls müssen wir darauf bestehen, dass uns eine Resolution schriftlich vorgelegt wird.

**Furuseth:** Wenn mein Antrag nicht Aussicht hat, angenommen zu werden, ist meine Anwesenheit überflüssig.

**Müller:** Diese Bemerkung ist vollständig unangebracht. Ich habe nur den Wunsch ausgesprochen und glaube dabei im Namen der Konferenz gehandelt zu haben, dass ein so weitgehender Antrag nicht im Stegreif gestellt werde, weil wir nicht Knall und Fall Beschlüsse fassen können. Ich habe nur verlangt, dass der Antrag schriftlich vorgelegt werde, worauf wir ihn als 9. Punkt beraten können.

**Ben Tillett:** Im Namen der australischen Seeleute, die ich hier zu vertreten die Ehre habe, habe ich zu erklären, dass sie, trotzdem sie von Europa so weit entfernt sind, sich der internationalen Federation anschliessen wollen. Herr Belcher in Neu-Seeland und Herr Cooper in Australien haben mir das mitgeteilt und weiter auch den Umstand, dass sie ein spezielles Arrangement für die Seeleute und Dockarbeiter wünschen. Sie erblicken nur einige Hindernisse, erstens die grosse Entfernung, zweitens die Kontrakte durch die Arbeitsakte, drittens die Beiträge, ohne dass sie in die Lage kämen, aus der internationalen Organisation Vorteile zu ziehen.

**Müller:** Ich darf also aus den bisherigen Verhandlungen den Schluss ziehen, dass die Konferenz mit der Tagesordnung einverstanden ist, und weiter damit, dass der Vertreter von Amerika eine Resolution vorlegt, die nach Erledigung der Tagesordnung verhandelt wird. Von der Erklärung, die Tillett im Namen der australischen Seeleute abgegeben hat, nehmen wir mit Befriedigung Kenntnis.

**Ben Tillett:** Ich frage, was man den australischen Seeleuten bieten kann, damit sie nicht nur Beiträge zu zahlen, sondern auch Vorteile von dem Anschluss haben?

**Müller:** Die Konferenz ist nicht berufen, zu entscheiden, unter welchen Bedingungen der Anschluss möglich ist. Diese Entscheidung wäre Sache des Kongresses. Hier können wir nur von der Erklärung Kenntnis nehmen, die uns übrigens auch schon vor längerer Zeit schriftlich übermittelt wurde. Wir haben nun die Wahl des Bureaus vorzunehmen. Ich schlage Ihnen vor, einen Vorsitzenden und einen Führer der Rednerliste zu wählen. Die Wahl eines Schriftführers ist überflüssig, da ohnehin Vorsorge für die Aufnahme eines stenographischen Protokolls getroffen wird.

Die Versammlung stimmt dem zu, worauf Forstner (Oesterreich) vorschlägt, zum Vorsitzenden Müller (Hamburg) und zum Führer der Rednerliste Puntervold (Norwegen) zu wählen. Die Vorgeschlagenen werden gewählt.

**Vorsitzender Müller:** Wir haben uns nun über die Beratungszeit schlüssig zu werden.

Es wird die Zeit von 9—1 und von 3—6 Uhr bestimmt.

**Vorsitzender:** Ich muss mitteilen, dass als Delegierte Englands Wilson und Kortmann angemeldet, aber noch nicht erschienen sind. Es sind also diejenigen, die die Punkte der Tagesordnung zu begründen hätten, noch nicht da. Die Konferenz muss sich nun entscheiden, was sie unter diesen Umständen tun will.

**Ben Tillett:** Ich glaube, sie werden heute abend da sein.

**Vorsitzender:** Damit ist aber noch nicht gesagt, ob wir mit der Beratung beginnen, oder bis morgen warten sollen, bis sie da sind. Ich schlage vorläufig vor, dass wir uns auf eine halbe Stunde vertagen, damit wir uns klar werden, wie wir über die einzelnen Punkte entscheiden sollen. Ich werde mir dann auch erlauben, Ihnen einen Vorschlag zu machen.

Die Konferenz ist einverstanden und die Sitzung wird auf eine halbe Stunde unterbrochen. Nach Wiederöffnung der Sitzung erklärt der

**Vorsitzender:** Ich konstatiere zu meinem Bedauern, dass die englischen Delegierten noch nicht anwesend sind. Wir werden also in ihrer Abwesenheit in

die Tagesordnung eintreten. Ich schlage Ihnen vor, in die Beratung der Punkte der Tagesordnung 3, 6, 7 und 8 sofort einzutreten. Aber trotz aller Rücksichtslosigkeit der englischen Delegierten wollen wir die hauptsächlichsten Punkte zunächst von der Verhandlung ausschliessen. 2, 4 und 5 sind so wichtige Punkte, dass ihre Verhandlung in Abwesenheit der Antragsteller schwer möglich wäre.

Die Konferenz erklärt sich damit einverstanden.

**Vorsitzender:** Wir werden uns nun damit behelfen müssen, dass ein anderer Vertreter, der die Materie beherrscht, die Punkte als erster Redner behandelt. Da ich als Mitglied des Zentralrates weiss, in welcher Richtung sich die Wünsche der Engländer bewegen, gestatten Sie wohl, dass ich ein kurzes informierendes Referat halte.

Es folgt nun die Erörterung des 3. Punktes:

**Gegenseitige Unterstützung bei Nachsendung von Drucksachen, um, wenn möglich, die den organisierten Seeleuten feindlich gesinnten Konsulate und Kapitäne auszuschalten.**

**Müller:** Der seemännische Arbeiter steht zu der Organisation in einem andern Verhältnis als der auf dem Festlande ansässige. Dieser ist in der Lage, immer die Versammlungen seiner Organisation zu besuchen, und wenn auch von dieser Möglichkeit leider zu wenig Gebrauch gemacht wird, so ist sie doch vorhanden. Er hat auch die Möglichkeit, in das Bureau seines Verbandes zu gehen, und dann kann er sofort aus Drucksachen, Zeitungen und Flugblättern erfahren, was in seinem Berufe und der allgemeinen Arbeiterbewegung vorgeht. Alle diese Möglichkeiten bestehen für die seemännischen Arbeiter nicht, weil sie wochen-, monate-, ja oft jahrelang von der Organisation getrennt sind. Unter diesen Umständen haben die Organisationen der Seeleute das denkbar grösste Interesse daran, dass ihre Mitglieder ständig informiert und ihnen das offizielle Verbandsorgan und Agitationschriften zugestellt werden, und sie sind bemüht, durch Nachsendung der von den Organisationen herausgegebenen Literatur mit den Mitgliedern in Fühlung zu bleiben und sie zu informieren. Man bedient sich dazu der verschiedenen Mittel. Man sucht ausländische Adressaten ausfindig zu machen und durch sie oder durch befreundete Organisationen den Seeleuten, wenn sie an den betreffenden Ort kommen, die Literatur zu übermitteln. Man bedient sich auch der offiziellen Adresse des Seemanns an Bord des Schiffes, oder man sendet die Druckschriften an das Konsulat, den Makler oder Agenten. Einige Organisationen sind auch schon auf den originellen Einfall gekommen, sich der Missionen oder des Pastors zu bedienen. (Heiterkeit.)

Es hat sich nun herausgestellt, dass alle diese Gelegenheiten unzulänglich sind, dass die Auslieferung an den Seemann etwas ausserordentlich Unsicheres ist. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass die offiziellen Konsulate Briefe und Karten ohne weiteres ausfolgen, die Drucksachen aber einer Nachprüfung unterwerfen und, wenn man feststellt, dass sie politische oder gewerkschaftliche Literatur sind, sie in vielen Fällen unterschlägt. Dieselbe Erfahrung haben wir gemacht, wenn die Kapitäne als Adressaten benutzt wurden. Oft haben wir nach Wochen oder Monaten feststellen können, dass die Drucksachen an Bord gekommen, aber der Mannschaft nicht ausgeliefert worden sind. Wir haben Fälle zu verzeichnen, wo die Konsulate die Sachen an die Schiffsleitungen expedieren, diese aber der Mannschaft nicht aushändigen. Es besteht die berechtigte Annahme, dass die Reedereien den Kapitänen die Anweisungen geben,

die Drucksachen nicht weiter zu expedieren. Natürlich kann man das nicht strikte beweisen, aber die Annahme, dass es so ist, ist unzweifelhaft berechtigt.

Nun fragen die Engländer und wir mit ihnen, wie diesen Uebelständen zu steuern ist? Wir meinen, dass auf dieser Konferenz eine Verständigung darüber herbeigeführt werden kann. In den Ländern, wo seemännische Organisationen bestehen und in den einzelnen Hafentstädten Sektionen — wie wir es nennen Ortsgruppen oder wie es die Engländer nennen Branchen — haben, wäre eine Regelung leicht möglich. Es wäre nur ein genaues Adressenverzeichnis der Landesorganisationen nötig, dass der Zentralrat zu veröffentlichen hätte, worauf unsere Organisationen den Mitgliedern sagen können, dass die Lokalstellen der Landesorganisationen als Adressen benutzt werden können. In der Theorie ist nun diese Regelung allerdings leichter möglich als in der Praxis. Die Frage ist: bieten die Lokalstellen auch genügende Garantie dafür, dass die ihnen übermittelten Schriften auch an Bord kommen? Auch in diesem Punkte haben wir fräurige Erfahrungen, und wir müssen erörtern, welche Sicherungen möglich sind? Wenn wir die Lokalstellen benutzen, müssen sie sich verpflichten, die eingehenden Schriften bestimmt auszuhändigen. Was soll nun in Orten geschehen, wo eine seemännische Ortsgruppe nicht besteht? Ich glaube, dass hier mit den Organisationen der Hafentarbeiter ein Uebereinkommen herbeigeführt werden kann in dem Sinne, dass die Verwaltungen der Hafentarbeiterorganisationen uns nach Möglichkeit unterstützen. In Deutschland ist dies bereits in einer Reihe von Orten der Fall. Die Expedition der Verhandsschriften fällt ihnen um so leichter, als die Hafentarbeiter ohnehin zur Löschung der Ladungen an Bord gehen müssen und dort immer freien Zutritt haben.

Es fragt sich nun, wie die Sache praktisch organisiert werden muss? Ich meine, die Konferenz soll den Wunsch aussprechen, dass der Zentralrat an alle seemännische Organisationen der Welt ein Zirkular erlässt, in dem die hier ausgesprochenen Wünsche niedergelegt sind und die Organisationen aufgefordert werden, den Zentralrat ein genaues Adressenverzeichnis aller Lokalstellen zu übermitteln, damit dieser in der Lage ist, es allen der I. T. F. angeschlossenen Lokalstellen zuzustellen. Es werden sich wohl Schwierigkeiten ergeben. Wir werden sie aber überwinden müssen, zumal heute die Schwierigkeiten überaus gross sind.

Das ist in grossen Zügen der Gedanke, der den Engländern vorgeschwebt hat und dem ich mich als Vertreter der deutschen Organisation nur anschliessen kann. Ich kann auch mitteilen, dass er beim Zentralrat insofern Zustimmung gefunden hat, dass er nichts dagegen einwendet, wenn er aufgefordert wird, das zu tun. Es ist eine von der Zentrale ausgehende internationale Regelung nötig, denn wenn wir es den einzelnen Organisationen überlassen, sich miteinander zu verständigen, kommt nicht viel heraus. Einer Organisation zeigt man sonst Entgegenkommen, der andern nicht. Deshalb müssen wir die Sache von einer internationalen Instanz aus zu regeln suchen. Ich schlage Ihnen nun folgendes vor:

In Durchführung der hier ausgesprochenen Wünsche wird der Zentralrat ersucht, an alle seemännischen Organisationen der Welt, auch an die der I. T. F. nicht angeschlossenen, ein Zirkular mit den nötigen Erklärungen zu versenden, um ein Adressenverzeichnis aller Ortsstellen der Organisationen zustande zu bringen, damit diese Ortsstellen bei Nachsendung von Druck-

schriften benutzt werden können. Wo keine seemännische Organisation besteht, sollen die Hafendarbeiterorganisationen angegangen werden.

Wenn auch später noch Schwierigkeiten bestehen werden, wird ihre Beseitigung Aufgabe der einzelnen Landesorganisationen sein. Etwas anderes als was ich Ihnen empfohlen habe, wird sich nicht finden lassen, und darum bitte ich Sie um wohlwollende Erwägung meiner Ausführungen.

**Furuseth:** In Amerika besteht kein Hindernis für diese Regelung. Die Seemannsorganisation Amerikas stellt gern ihre Adressen zur Verfügung. Die Organisation soll die Drucksachen zurückbehalten bis das Schiff, auf dem der Seemann kommt, für den sie bestimmt sind, einläuft. Die Konsulate sollen nur an Plätzen benutzt werden, wo keine Filialen bestehen.

**Jäpelt:** Wir haben in Dänemark in den meisten Städten Filialen. Wir werden versuchen, die Sache in der hier beschriebenen Weise durchzuführen. In allen drei skandinavischen Ländern kann die Organisation die Druckschriften auch auf das Schiff bringen.

Der Antrag Müllers wird hierauf einstimmig angenommen.

Es folgt der sechste Punkt:

**Bekanntgabe der Heuerbase, die bei Streiks der Seeleute Streikbrecher vermittelten oder vermitteln. Die Bekanntgabe soll verhindern, dass sich organisierte Seeleute mit diesen Heuerbasen einlassen.**

**Müller:** Der Antrag will, dass die Seeleute vor Streikbrecheragenten und Streikbrecherbureaus gewarnt werden, damit kein Seemann sie aufsucht und in Gefahr kommt, als Streikbrecher angeworben zu werden. Wir haben bei den letzten Seemannsstreiks in allen Ländern die Erfahrung gemacht, dass mancher als Streikbrecher angeworben worden ist, der sich nicht hätte anwerben lassen, wenn er gewusst hätte, zu welchem Zwecke die Heuerbase anwerben wollen. Natürlich lügen diese Agenten das Blaue vom Himmel herunter. Sie nennen nicht das Schiff und nicht das Land, für das sie Seeleute suchen. Wir müssen deshalb alles tun, um die Seeleute vor diesen Schwindlern zu schützen. Nicht nur bei Seemannsstreiks, auch bei Kämpfen der Hafendarbeiter suchen sie die Arbeiter dorthin zu dirigieren, wo der Kampf droht. Im Prinzip sind wir uns ja vollständig darüber klar, dass es dringend nötig ist, die bei der Schifffahrt beschäftigten Arbeiter darüber zu informieren, wo solche Agenten sind und was sie treiben bzw. getrieben haben. Es fragt sich nun, wie dieses Prinzip zu realisieren ist. Diese Frage ist eine der schwierigsten. Es kommt nämlich noch ein Umstand dazu, der sich erst im Laufe der letzten Jahre bemerkbar gemacht hat. Es gibt heute eine Anzahl von Orten, wo die Heuerbasen vollständig ausgeschaltet werden durch grosse Bureaus, die von den Reedern eingerichtet worden sind. Das Streben der Unternehmer in allen Ländern geht dahin, nicht nur selbstherrlich zu bestimmen, wie das Arbeitsverhältnis geregelt werden soll, sondern auch die Anwerbung der Arbeiter in eigene Regie zu nehmen. Man verfolgt mehrere Zwecke damit. Aber das vornehmlichste Bestreben der Unternehmer ist, sich nicht nur durch den Arbeitsnachweis genügende Arbeitskräfte zu sichern, sondern auch eine Kontrolle darüber auszuüben, wie sich ihre Lohnsklaven verhalten, ob sie organisiert sind oder als Agitatoren eine Tätigkeit entfalten. Darüber sollen diese einseitigen Arbeitsnachweise eine Kontrolle ausüben und dann sollen die nationalen und bei den Reedern als international geplanten Massregelungen erfolgen. Wir haben also nicht nur gegen die Heuer-

buse oder Landhaie, wie man sie in Deutschland nennt, zu kämpfen, sondern auch gegen die von den Reedern eingerichteten Stellenvermittlungsbureaus. Diese sind meiner Ansicht nach noch gefährlicher als die privaten Agenten. Deshalb brauchen wir ausser einem Verzeichnis der Agenten, auch ein Verzeichnis der von den Reedern eingerichteten Stellenvermittlungen. Auch hier wird es nötig sein, die Sache international zu regeln, und zwar in der Form, dass wir den einzelnen Landesorganisationen den Auftrag geben, strenge darüber zu wachen, welche Vermittler und Bureaus bei Streiks die Anwerbung, den Export und Import der Streikbrecher besorgen und besorgen werden. Diese Leute müssen natürlich ständig überwacht werden. Wenn Verdacht besteht, dass sie eine solche gefährliche Tätigkeit entfalten, müssen sie mindestens halbjährig dem Zentralrat gemeldet werden, damit dieser in der Lage ist, alle halbe Jahre ein Verzeichnis zu veröffentlichen. Es müssen sich natürlich die Fachblätter verpflichten, dieses Verzeichnis zu publizieren, damit der Zentralrat über Namen und Adressen solcher Agenten und Bureaus genau informiert ist. Anderes lässt sich nicht machen. Die Sache wird ausserordentlich kompliziert und mit vielen Schwierigkeiten verbunden sein. Aber wenn die Konferenz den Wunsch Englands nachgeben will, kann es nur in diesem Sinne geschehen.

Ich will noch auf eine Schwierigkeit aufmerksam machen. Es ist sehr leicht möglich, dass unschuldige Leute in Verdacht kommen. Weil man damit rechnen muss, muss auch die Möglichkeit gegeben sein, solche Veröffentlichungen zu widerrufen. Jedenfalls muss man aber bei den Feststellungen sehr genau sein. Ich persönlich habe grosse Bedenken gegen den Wunsch Englands. Da aber von vielen Seiten ähnliche Wünsche an den Zentralrat gestellt wurden, füge ich mich. Zur Verwirklichung des Bestrebens Englands gibt es aber nur den einen Weg, den ich vorgeschlagen habe.

**Lindley:** Ich glaube, dass es keinen Zweck hat, dieses Vorgehen zu einem internationalen zu gestalten, sondern dass sich in jedem Hafen die Seeleute selbst helfen sollen. Durch Zirkulare sollen eben die Seeleute in dem betreffenden Hafen verständigt werden. Ein internationales Vorgehen hätte keinen Zweck, schon wegen der Sprachverschiedenheit. Es hat auch für die Seeleute eines Landes keinen Zweck, zu wissen, wer in einem andern Lande, mit dem sie nichts zu tun haben, Streikbrecher wirbt. Der Vertreter von Belgien hat mir auch erklärt, dass dort ein Boykott der Heuerbasen nicht möglich wäre. Welchen Vorteil hätten auch die Seeleute, wenn sie die Namen aller Agenten wüssten? Interesse hätte es nur auf Schiffen, auf denen Mannschaft aus verschiedenen Nationen ist. Wie gesagt, ein Verzeichnis hat nur Wert für die einzelnen Häfen, damit die an dem Orte Anwesenden wissen, wer dort Streikbrecher wirbt. Der Boykott hat aber auch bei Streiks keinen Zweck, denn wenn man selbst die Agenten bewegen würde, mit Rücksicht auf den Einfluss der Organisation Streikbrecher nicht zu vermitteln, würden die Reedereien eigene Agenten bestellen, um Streikbrecher aufzutreiben. Es kann also zum Nutzen einzelner Häfen sein, die Sache zu regeln, aber es ist nicht vorteilhaft, irgend etwas international zu unternehmen.

**Müller:** Ich muss bemerken, dass wenn ich heute Diskussionen einleite, nur das Sprachrohr der englischen Organisation bin. Was ich bei diesem Punkte vertrete, ist, wie ich bereits sagte, nicht meine Auffassung, sondern die



der Antragsteller. Ich neige ja auch der Ansicht Lindleys zu. Schon wegen der Unvollständigkeit, über die wir nicht hinauskommen, muss die Sache Zweifel erregen. Wir wollen aber den Engländern Konzessionen machen. Ich habe nichts einzuwenden, wenn Sie von einer internationalen Publikation Abstand nehmen und die Sache der Regelung von Land zu Land oder am Orte selbst überlassen. Aber es würde nichts schaden, dass bei grossen Bewegungen festgestellt wird, aus welchen Ländern Streikbrecher kommen, und welche Heuerbasen die Vermittlung besorgen. Bei den letzten Streiks in Deutschland haben wir es gesehen, dass in Antwerpen, Glasgow und Liverpool bestimmte Leute waren, die für die Internationale Shipping Federation Streikbrecher besorgten. Es waren das Leute, die in Friedenszeiten in ganz annehmbaren Verhältnissen zu den Seeleuten stehen. Wilson, der den Antrag gestellt hat, will nun, dass diese Leute gestraft werden. Ich verkenne ja nicht, wie ich schon das erste Mal gesagt habe, dass die Sache ziemlich schwierig ist und für die I. T. F. eine schwere Aufgabe wäre. Ich meine aber, dass wir in besonders wichtigen Fällen eine internationale Verständigung aller Länder ergehen lassen müssen. Ich glaube, dass auch Wilson, wenn er hier wäre, die Schwierigkeiten nicht verkennen würde; auch in England wird die Organisation nur schwer in der Lage sein, festzustellen, wer die Anwerbung von Streikbrechern besorgt. Ich ziehe nun den von mir in seinem Namen gemachten Vorschlag zurück und schliesse mich im Wesen dem Lindleys an. Mein Antrag geht nun dahin:

Die Landesorganisationen sind gehalten, nach Möglichkeit die ihnen bekannten Streikbrecheragenten und Bureaus, die Streikbrecher anwerben, ihren Mitgliedern bekanntzugeben und wenn es dringend nötig ist, auch den Organisationen derjenigen Länder, die ein Interesse haben, die Streikbrecheragenten kennen zu lernen.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Es folgt nun der achte Punkt:

#### **Internationale Vereinbarung über die Regelung des Unterstützungswesens.**

**Müller:** Vielfach meint man, dass über die Handhabung der Unterstützungseinrichtung in den Landesorganisationen eine Verständigung herbeigeführt werden kann. Niemand, der die seemännische Bevölkerung, das seemännische Leben und Treiben kennt, wird diese Notwendigkeit in Zweifel ziehen. Der Seemann ist heute hier, morgen dort, er fährt nicht von einem und demselben Orte aus, nicht immer von einem und demselben Lande, nicht immer unter der Flagge derselben Nation. Die Mannschaft auf einem Schiffe rekrutiert sich aus verschiedenen Ländern. Wir müssen den Notwendigkeiten, die dadurch entstehen, Rechnung tragen, und wenn wir das Unterstützungswesen nicht international regeln können, müssen wir doch trachten, eine Vereinbarung über die Handhabung zu treffen. Aber über die Durchführung tauchen vor uns Schwierigkeiten auf, die im ersten Moment für unüberwindbar gelten, die aber im Interesse der Organisation aller Länder überwunden werden müssen, damit wir die Seeleute an die Organisation fesseln und sie davor schützen, dass sie leicht ihre Ansprüche verlieren. Ich stehe auf dem Standpunkt, dass allerdings auf dieser Konferenz eine internationale Vereinbarung in dieser Sache nicht getroffen werden kann. Es kann sich hier nur um eine freundschaftliche sachliche Aussprache über die Möglichkeit handeln und einer späteren Zukunft muss es überlassen werden, eine bindende Vereinbarung zu treffen.

Die Hauptschwierigkeit ist, dass wir nicht die geringste Kenntnis über die Unterstützungseinrichtungen der andern Länder haben. Der Zentralrat hat deshalb in einer seiner letzten Sitzungen beschlossen, eine internationale Umfrage zu halten. Er hat auch den Organisationen einen bestimmten Fragebogen vorgelegt und sie aufgefordert, ihn über die innere Einrichtung und das Unterstützungswesen Bericht zu erstatten, damit er in der Lage sei, sie den andern Organisationen bekanntzugeben. Die Fragebogen sind vor Monaten mit der Aufforderung nach umgehender Beantwortung ausgesendet worden. Eine Reihe von Organisationen hat sie aber noch nicht zurückgeschickt. Darum war es noch nicht möglich, dem Kongress das Ergebnis in Druck vorzulegen. Wir werden die Erhebungen in Anschluss an das Kongressprotokoll veröffentlichen.

Wie schwer die Sache sein wird, dafür will ich Ihnen ein Beispiel anführen. Die deutschen Seeleute haben im Jahre 1907 eine durchgreifende Reorganisation der Unterstützungseinrichtungen vorgenommen. Verschiedene Unterstützungsarme wurden neu eingerichtet. Der Beschluss ist am 1. Januar 1908 praktisch durchgeführt worden. Ich zweifle, dass die übrigen Organisationen diese Beschlüsse und ihre praktischen Handhabungen kennen oder überhaupt in der Lage sind, sie zu kennen. Wir wissen nichts über die Einrichtungen und schon gar nichts über die geschäftliche Handhabung in den andern Organisationen. Deshalb ist es uns in Deutschland, wenn ein Mitglied der schwedischen, amerikanischen oder englischen Organisation kommt, unmöglich, im Sinne seiner Statuten vorzugehen und ihm die gebührende Unterstützung zu geben. Darum wäre die internationale Regelung nötig. Wir müssen zuerst die Einrichtungen aller Organisationen kennen und erst wenn das der Fall ist, ist es möglich, eine Vereinbarung darüber zu treffen, wie den Mitgliedern die Möglichkeit geboten werden kann, in einem andern Lande die Unterstützung zu bekommen.

Die Vereinbarung muss auch dahin gehen, dass nicht viel Formalitäten nötig sind und sich das Mitglied nicht erst an seine Organisation, von der er weit entfernt ist, zu wenden braucht, sondern die Möglichkeit hat, in dem Lande, in dem er in Not gerät, Unterstützung zu erlangen, d. h. die Organisation dieses Landes muss in der Lage sein, ihm die Unterstützung zu geben. Selbstverständlich nur als Vorschuss auf Rechnung der andern Organisation. Diese müsste sich verpflichten, das Geld gegen Zusendung der Quittung wieder zurückzuerstatten. Ein anderes Projekt, glaube ich, wird nicht durchführbar sein.

Eine andere Schwierigkeit ist die, dass eine Reihe von seemännischen Organisationen existiert, die heute noch keinerlei Unterstützungseinrichtung haben, ja deren Leitungen prinzipielle Gegner aller Unterstützungseinrichtungen sind. Wir kennen die Syndikalisten, die „Unentwegten“, die auf dem Standpunkt stehen, dass Unterstützung zur materiellen und moralischen Versumpfung führt. Die Geschichte geht natürlich über diese Leute zur Tagesordnung über. Wir haben aber noch mit diesen Anschauungen zu rechnen, wenn auch nicht in den meisten Landesorganisationen, so doch in der internationalen Bewegung. So weiss ich, dass die Leiter der holländischen Organisation Gegner jeder Unterstützungseinrichtung sind. Die holländische Organisation kann schon wegen ihrer niedrigen Beiträge auf dem Gebiete des Unterstützungswesens nichts leisten. Also so wie die Dinge liegen, ist es heute nicht möglich, eine Regelung zu treffen.

Wir werden also zunächst heute dem Zentralrat unsere Anerkennung dafür aussprechen, dass er bemüht ist, Erhebungen zu pflegen und werden ihn ersuchen, dass er, wenn das gesamte Resultat vorliegt, eine genaue Uebersicht zu veröffentlichen. Wenn das geschehen sein wird, werden wir vielleicht zu weiteren Beschlüssen kommen können. Ich begrüße die Anregung, wenn ich auch auf dem Standpunkt stehe, dass sie momentan undurchführbar ist. Heute aber können wir wohl schon folgendes aussprechen:

Wenn ein organisierter Seemann in fremden Lande in Not gerät, so soll ihm die Organisation dieses Landes unter die Arme greifen und die Auslagen sollen ihr dann von der Organisation des Heimatslandes des Seemannes ersetzt werden.

Solche Fälle, in denen einer in Not gerät, können sehr leicht vorkommen; er kann krank werden, er kann durch irgend eine Katastrophe seine Effekten verlieren, und es liegt im Interesse der Organisation aller Länder, wenn dem Seemann sofort unter die Arme gegriffen werden kann. Das ist schon heute möglich und würde die Anbahnung des von England gewünschten Zustandes darstellen.

**Lindley:** Ich wüsste nicht, welche Unterstützung wir gewähren sollten. Bei Krankheiten muss doch der Kapitän oder der Reeder für den Seemann sorgen. Es könnte nur der Fall eintreten, dass jemand, wenn er ausser Stellung ist, krank wird. Es hätte sehr grosse Schwierigkeiten, im fremden Land Unterstützung zu gewähren; es könnte Leute geben, die sich diese Einrichtung, ohne bedürftig zu sein, zunutze machen würden. Ein einziger solcher Fall würde genügen, um das ganze System zu ruinieren. In Fällen, wo einem Schiff etwas zustoßst, wäre ein Bericht an die Heimatsorganisation zu senden, die zu erklären hätte, ob dem Mann eine Unterstützung ausgezahlt werden sollte oder nicht.

**Puntervold:** Lindley betrachtet die Sache zu skeptisch. Die Frage ist hier die: warum sollen die Seeleute nicht eine sicher wirkende internationale Bestimmung über Unterstützungen treffen, geradeso wie es die Gewerkschaftsorganisationen anderer Arbeiter tun? Ich kann nicht verstehen, warum man gerade gegen die Seeleute so misstrauisch sein soll. Ich glaube, dass ein Seemann, dessen Mitgliedsbuch in Ordnung ist, kein Misstrauen einzuflößen braucht. Unsere Mitglieder sind nicht weniger ehrlich als die anderer Gewerkschaften.

**Döring:** Der Antrag hat zweifellos Berechtigung. Die Seeleute können leicht in die Lage kommen, ohne Verschulden auf die Hülfe ihrer Organisation angewiesen zu sein. Es liegt nicht nur im Interesse des in Not Geratenen, sondern auch in dem der Organisation, wenn einem solchen Manne in irgend einer Form im Auslande geholfen werden kann. Die Sache ist schwer, aber nicht unmöglich. So wie es bisher geschehen ist, kann es nicht weitergehen; sonst erleiden die Organisationen grossen Schaden. Etwas in dieser Richtung ist ja schon versucht worden; zwischen der holländischen und deutschen Hafenarbeiterorganisation besteht die Vereinbarung, dass, wenn ein Mitglied in das andere Land übersiedelt und keine Arbeit findet, die Organisation dieses Landes die Unterstützung im Ausmasse des Heimatslandes auszahlt und ihr der Betrag dann zurückerstattet wird. Allerdings besteht die Verpflichtung, sofort Mitteilung zu machen. Es können auch andere Fälle von Not als Krankheit und Effektenverlust eintreten. Das muss jeder wissen, der die seemännischen Verhältnisse kennt. Wenn auch die Konferenz einen strikten Beschluss nicht fassen

kann, so soll sie es doch als wünschenswert aussprechen, dass die Landesorganisation eine Verständigung sucht. Wenn die englische Organisation das Bedürfnis hat, mit der deutschen eine Abmachung zu treffen, wird dieser wohl auch unser Freund Lindley beitreten. Die schwedische Organisation ruht auf guter Grundlage und wird sich vor Uebergreifen hüten können. Ich möchte also, dass die Konferenz ausdrückt, dass die einzelnen Organisationen miteinander in Verbindung treten, um eine Verständigung über Unterstützung in besonderen Notfällen herbeizuführen.

**Müller:** Ueber die Frage des Unterstützungswesens für die Angehörigen des Seemannsberufes müssten wir vielleicht tagelang beraten. Das ist selbstverständlich auf dieser Konferenz nicht möglich. Nur das eine möchte ich Lindley sagen: dass die seemännische Organisation hinter den andern in Bezug auf Unterstützung nicht zurückbleiben darf. Auch dem Seemann werden wir weitere Vorteile bieten, als es heute schon geschieht. Lindley sagt, dass für den erkrankten Seemann der Reeder aufkommen muss. Nun ist es nicht in allen Ländern so, dass er im vollen Umfange dafür aufkommen muss. Es kann der Fall eintreten, dass der Seemann nach Ablauf der festgesetzten Fürsorgepflicht in Not ist und deshalb Schutz bei seiner Organisation sucht. Solche Fälle kommen in den verschiedenen Hafenstädten täglich vor. Will nun Lindley alle Leute so behandeln, als ob sie Betrüger wären? Wir müssen trachten, diese Regelung international vorzunehmen, trotzdem eine bindende Regelung nicht beschlossen werden kann. Es ist auch unmöglich, sich erst an die andere Organisation um Auskunft zu wenden, bevor man den Fremden die Unterstützung auszahlt. Es dauert doch mindestens acht Tage bis die Antwort zurückkommt und da wäre der Mann schon zugrunde gegangen. So viel Vertrauen muss doch eine Organisation haben, dass sie, wenn eine andere findet, dass ein Mitglied in Not ist und ihm Unterstützung bezahlt, die Auslagen ersetzt. Wie verschiedenartige Fälle eintreten können, sehen Sie an folgendem Beispiel: Während des russisch-japanischen Krieges wurde auf Handelsschiffen viel Munition ausgeführt. Es fuhren damals auf englischen Schiffen deutsche Mannschaften und diese sind in Wladiwostock in Not geraten. Die englische Organisation hat sich damals bereit erklärt, die Prozesse zu führen und wir waren selbstverständlich bereit, den Engländern die Kosten zu ersetzen. Im Interesse jeder Organisation, die ihre Mitglieder festhalten will, liegt es, dass eine Vereinbarung zustande kommt.

**Lindley:** Bevor wir diese Angelegenheit regeln, müssen wir die Sache im eigenen Lande ordnen. Einige Nationen haben heute schon Unterstützungseinrichtungen, andere nicht, und keine weiss, wie die Sache bei der andern ist. Gegen die Unterstützungen spricht, dass dadurch die Organisationen Versicherungsgesellschaften von allen möglichen Arten von Unfällen werden: Schiffbruch, Verlust der Kleider, Krankheit, Stellenlosigkeit usw. Ich glaube nicht, dass sich die Seeleute dazu verstehen werden, die hohen Beiträge zu zahlen, die dabei erforderlich wären. Die Beiträge reichen nicht mehr aus, um die gegenwärtigen Ansprüche der Mitglieder zu befriedigen, und die Seeleute wären nicht dafür zu haben, nur zwei Pfennig mehr zu bezahlen als heute. Kaum 10 Prozent würden mit einer Mehrzahlung einverstanden sein. Bei uns in Schweden wäre die Durchführung des Antrages beinahe unmöglich. Wir haben eine lange Küste und eine grosse Zahl von Häfen. Wir müssen da in allen Häfen vertreten sein und überall Unterstützung bezahlen und Rechtsschutz gewähren. Das kann nicht so leicht gemacht werden. Wenn ein Mitglied einen

Advokaten verlangen würde, müssten wir ihn stellen, und das würde Tausende von Kronen kosten. Eine solche Sache lässt sich erst vom lokalen Standpunkt aus machen und wenn sie lokal geregelt ist, kann man zur Internationalisierung schreiten. Ich sehe ein, dass man einen Organisierten, wenn er Schiffbruch leidet, unterstützen muss. Das geschieht aber heute schon, ohne dass es geschriebener Regeln bedürfte. Das ist, möchte ich sagen, ein internationales Naturrecht, aber bevor man es schriftlich festlegt, muss man es sich sehr überlegen. Es liegt ausser unserer Macht, hier auf dem Kongress etwas zu unternehmen, bevor wir im eigenen Lande etwas geschaffen haben. Erst wenn das geschehen ist, können wir der Sache ein internationales Gepräge geben.

**Furuseth:** Es hat keinen Zweck, die Sache zu besprechen, die vom internationalen Standpunkt aus nicht geregelt werden kann. Sie müsste erst vom nationalen Standpunkt aus geregelt werden. Was wir zuerst anstreben müssen, ist, den Seeleuten die ihnen gebührende Stellung, ihre Freiheit zu geben. Von weniger Wichtigkeit sind internationale Abmachungen, für die eine Basis noch nicht existiert. Das hat Zeit, bis das wichtigste geregelt ist. Was will der Seemann? Höhere Bezahlung, bessere Kost, mehr Freiheit, bessere Unterkunft. Er braucht die Freiheit, seine Arbeit zu verlassen, wie sie jeder andere hat. Er hat heute nicht das Recht, über sich selbst zu verfügen. Wenn er krank wird, muss er auf Kosten seines Landes nach Hause geschickt werden. Die gewöhnlichen Fälle von Schiffbruch kommen ja überall vor. Wir sollen den Lebenden die Freiheit geben: das ist die Aufgabe unserer Organisation und unseres Kongresses. Ich bin ein entschiedener Gegner jeder internationalen Unterstützung, bevor wir im Lande selbst Unterstützung gewähren.

**Huastila:** Ich bin mit dem Vorschlage Müllers ganz einverstanden. In Oesterreich ist die Organisation noch sehr zurückgeblieben und wir müssen eine grosse Agitation entfalten, um Mitglieder zu werben. Wenn die vielen Seeleute, die noch nicht in der Organisation sind, sehen würden, dass die Organisierten überall unterstützt werden, wo sie dessen bedürfen, wäre das ein grosses Mittel der Propaganda. Auch infolge der grossen Stellenlosigkeit, die im Küstenland und in Dalmatien zu verzeichnen ist, wäre die internationale Regelung der Unterstützung der Propaganda für die Organisation in unserer Gegend sehr zuträglich.

**Jäpelt:** Ich bin mit Lindley einverstanden, wenn er sagt, dass man die Sache im nationalen Rahmen beginnen muss. Was aber Furuseth gesagt hat, trifft nicht zu. Auch wenn das erreicht ist, was er angeführt hat, wird man doch in bestimmten Fällen Unterstützung gewähren müssen.

**Döring:** Die ganze Diskussion ist auf den immer wieder vorkommenden bedauerlichen Umstand zurückzuführen, dass auf internationalen Kongressen die Anträge nicht richtig aufgefasst werden. Was Furuseth und Lindley sagen, beweist, dass sie den Antrag missverstanden haben. Der Antrag will gar nicht, dass die nationalen Organisationen Unterstützungen einführen. Das ist gar nicht unsere Sache. Aber das hindert ja nicht, dass beschlossen wird: Wenn ein deutscher Seemann in Amerika sein Schiff verliert, so soll er dort auf Kosten der deutschen Organisation unterstützt werden. Ich verstehe gar nicht, wie man diesem Standpunkt opponieren kann! Eine Organisation, die an ihre eigenen Mitglieder keine Unterstützung zahlt, kann doch dabei nie etwas verlieren. Bedingungen für die Auszahlung von Unterstützungen im Auslande muss natürlich sein, dass der Be-

treffende sein Mitgliedsbuch vorzeigt und es in Ordnung ist. Betrogen kann dabei eine Organisation nicht werden, denn jede Unterstützung muss doch ins Mitgliedsbuch eingetragen werden. Dann sieht doch der nächste Kassierer, wann dem Mann die letzte Unterstützung gewährt worden ist. Das alles besteht doch auch in andern Organisationen. Ich möchte den Vorschlag machen, dass die Konferenz den Wunsch ausspricht, dass die Landesorganisationen miteinander in Verbindung treten, um die Sache zu regeln. Ich meine, wenn Organisationen mit ziemlich gleichen Einrichtungen anfangen, sich die andern anschliessen werden. Aber wir können nicht warten, bis überall Unterstützungseinrichtungen geschaffen werden. Es gibt Leute, die nie für solche Einrichtungen sein werden, bevor sie durch die Lehre, die andere Organisationen bieten, dazu gedrängt werden. Die Internationalität wird einen derartigen Einfluss ausüben, dass die Zurückbleibenden ihre heutige Stellungnahme aufgeben werden. Der Kongress soll also den Wunsch aussprechen, dass sich die nationalen Organisationen miteinander in Verbindung setzen.

**Furuseth:** Ich habe nichts einzuwenden, dass ein Uebereinkommen mit den Deutschen geschlossen wird und in Amerika die in Notlage geratenen deutschen Kollegen unterstützt werden. Das ist bisher immer geschehen. Für einen Angehörigen der französischen Organisation haben wir über 2000 Dollars gezahlt, ohne nur daran zu denken, ob wir das Geld zurückbekommen werden. Ich habe aber nicht die Vollmacht, bindende Verpflichtungen einzugehen.

**Punternvold:** Unterstützungseinrichtungen sind ein sehr praktischer Vorteil in der Agitation in ganz Europa. Ich glaube, dass es mit Rücksicht auf die norwegischen Verhältnisse ein grosser Vorteil wäre, wenn wir international vorgehen würden. Die norwegischen Seeleute fahren meistens auf fremden Schiffen von fremden Häfen aus. Für sie hätte die Unterstützung also sehr viel Zweck, wenn sie international geregelt würde.

**Müller:** Es ist selbstverständlich, dass wir auf den ersten Schlag die Sache nicht international regeln können, sondern dass die heutige Diskussion und der zu fassende Beschluss nur ein Ansporn sein soll, damit schon heute internationale Verständigungen angebahnt werden. Deshalb wäre es gut, dass die Konferenz heute schon folgendes erklärt:

Die Konferenz erklärt sich einverstanden, dass das Material über die Unterstützungseinrichtungen in den einzelnen Ländern gesammelt und publiziert wird, damit die einzelnen Organisationen davon Kenntnis nehmen und das Unterstützungswesen einzuführen oder weiter auszubauen versuchen. Es wäre wünschenswert, dass zwischen den Ländern, die solche Einrichtungen haben, über die Auszahlung von Unterstützungen mit den andern Ländern, die sie ebenfalls haben, Uebereinkommen getroffen würden.

Ich glaube, wenn wir in diesem Sinne beschliessen, werden wir den Antragstellern und den Interessen der Seeleute gerecht.

**Lindley:** Wie schwer durchführbar die Sache ist, geht schon daraus hervor, dass die Durchführung voraussetzt, dass die Bestimmungen in alle Sprachen übersetzt werden müssen, weil doch die Seeleute überall hinkommen und überall andere Sprachen gesprochen werden.

**Müller:** Lindley versteht die Aufgaben und Absichten der Konferenz vollständig falsch. Es ist nicht die Absicht vorhanden, die Organisationen zu etwas zu verpflichten, es soll nur eine Uebersicht über die Unterstützungseinrichtungen in den einzelnen Ländern gegeben werden. Der Zentralrat ist ohnehin dabei, das Material zu sammeln und zu veröffentlichen und bald nach der Konferenz

werden die Ergebnisse gedruckt vorliegen. Endgültig soll erst später entschieden werden, aber empfehlen können wir heute schon den einzelnen Staaten, Uebereinkommen zu treffen. Wenn die Seeleute von den Einrichtungen in andern Ländern Kenntnis erlangen, werden sie sicher auch von ihrer Organisation die Schaffung solcher nützlicher Institutionen fordern. Wir wollen nur, dass solange eine internationale Vereinbarung zwischen allen Staaten nicht möglich ist, einzelne Organisationen miteinander Vereinbarungen treffen.

**Lindley:** Wir in Schweden haben viel grössere Lasten zu tragen als andere Organisationen. Wir wollen eine Kampforganisation sein und wollen nicht auf Mitgliederfang ausgehen, indem wir den Mitgliedern nur Vorteile anbieten. Wir haben jahrelang über die Sache studiert, haben aber anerkannt, dass Unterstützungen zu nichts führen. Was soll auch geschehen, wenn in irgend einem andern Lande infolge eines Fehlers dem Mitglied etwas Falsches in das Buch eingetragen wird? Wer soll da für den Schaden aufkommen?

**Müller:** Das steht doch nicht zur Diskussion; wir sprachen ja nur über die Aufstellung eines Prinzips. Wir haben, das bemerke ich noch einmal, nicht zu beschliessen, ob Einrichtungen in den einzelnen Ländern geschaffen werden sollen, sondern nur darüber, wie diejenigen, die bestehen, angewendet werden sollen. In erster Linie handelt es sich nur darum, eine Uebersicht über die Einrichtungen zu geben. Wenn die Schweden keine einführen wollen, so sollen sie es halt lassen, aber mit der Phrase: „Wir wollen Kampforganisationen sein!“ kommt man über die Notwendigkeit nicht hinweg. Wir in Deutschland sind eine Kampforganisation so gut wie irgend eine andere in der Welt, wir führen die schwersten Kämpfe mit einem kapitalkräftigen, gut organisierten Unternehmertum. Das kann uns aber doch nicht verhindern, unsere Mitglieder zu unterstützen und danach zu streben, sie vor Verlust ihrer Rechte zu schützen, wenn sie in ein anderes Land kommen. Ich behaupte, dass die internationale Federation die Pflicht hat, den einzelnen Organisationen dabei an die Hand zu gehen. Die Schweden können beruhigt sein: Der Kampfcharakter soll ihnen nicht genommen werden. Im Gegenteil! Aber deshalb können doch auch Unterstützungseinrichtungen getroffen werden.

**Lindley:** Wenn es sich nur um gegenseitige Informationen handelt, bin ich mit dem Antrag einverstanden.

Hierauf wird der Antrag Müller einstimmig angenommen.

Schluss der Sitzung  $\frac{1}{4}$ 7 Uhr abends.

---

## Zweiter Tag.

25. August. Beginn  $\frac{1}{4}$ 10 Uhr vormittags.

Vorsitzender **Müller:** Die Konferenz ist wieder eröffnet. Wir kommen nun zu dem Punkt 7. Der Antrag ist wieder von England gestellt. Ich konstatiere, dass aber noch kein Vertreter Englands anwesend ist. Wir werden uns also ohne sie zu verständigen haben.

Es folgt nun der Punkt 7:

### Die Agitation unter fremdsprachigen und farbigen Seeleuten.

**Müller:** Längere Ausführungen über die Farbigen zu machen, dürfte sich erübrigen, obwohl ich weiss, dass die Meinungen darüber sehr weit auseinandergehen. Die Frage hat in erster Linie Interesse für England, dann aber auch für Deutschland, weil in den letzten Jahren auch auf deutschen Schiffen *Chinesen*, *Malayen*, *Neger* und andere Farbige systematisch zur Arbeit herangezogen wurden, um sie als Lohndrücker gegen europäische Arbeiter zu verwenden. In anderen Staaten werden sie bei der regulären Fahrt nicht verwendet, anderst steht es allerdings mit der Küstenfahrt in Amerika.

Die Frage ist so zu stellen: ob wir generell und prinzipiell jede Heranziehung von Farbigen auf europäische Handelsschiffe ausschliessen sollen. Ich stehe auf dem Standpunkt, dass wir eine generelle und prinzipielle Erklärung nicht abgeben können. Wir können es nicht auf Grundlage der Beschlüsse, die die internationale politisch und gewerkschaftlich organisierte Arbeiterschaft auf ihrem letzten Kongress gefasst hat, und ferner nicht, weil sich dagegen die Entwicklung in einzelnen Staaten sträubt. Wir können uns der Entwicklung nicht entgegenstellen und müssen uns mit der Beschäftigung der Farbigen abfinden. Was wir aber müssen, ist, ihre Beschäftigung insoweit einzuschränken suchen, als sie der Sprache der einheimischen Schiffsmannschaft nicht mächtig sind und die Kommandos, die für die Sicherheit wichtig sind, nicht verstehen. Auf diesen Standpunkt hat sich auch das englische Gesetz gestellt, damit bei schwierigen Situationen Manöver nicht verfehlt werden oder unausgeführt bleiben, die für den Schutz von Leben und Gesundheit nötig sind. So weit können wir gehen und sind wir auch gegangen. Ich verweise da nur auf die Konferenz von London im Jahre 1902. Ich weiss, dass im strengen Gegensatz zu meiner Auffassung die Vertreter von Amerika stehen und dass dort von der Organisation erklärt wird, dass die Farbigen kein Recht haben auf Schiffen beschäftigt zu werden, und dass man sich insbesondere gegen die Chinesen und die Japaner wendet. Ich bin aber der Meinung, dass wir bei dem Umstande, dass wir nicht in der Lage sind, den Zuzug von Farbigen auf europäische und andere Kauffahrteischiffe hintenzuhalten, suchen müssen, die Farbigen für uns zu gewinnen, so weit es möglich ist. Die Konferenz von London hat sich mit dieser Sache beschäftigt und auch die einzelnen Landesorganisationen. Sie haben anerkannt, dass die Schwierigkeiten gross sind, aber nicht unüberwindbar. Sie halten es für möglich, die Farbigen, soweit sie der englischen Sprache oder einer andern europäischen Sprache mächtig sind, in Wort und Schrift für den wirtschaftlichen Kampf zu interessieren. Ueber die Durchführung zu entscheiden, müssen wir da den einzelnen Landesorganisationen überlassen. Ich verkenne nicht, dass die Schwierigkeiten enorm sind, zumal die übergrosse Mehrheit der farbigen Seeleute auch in ihrer eigenen Sprache Analphabeten sind. Aber in Amerika besteht die Meinung, dass die Organisation auch der Chinesen und Japaner nicht vollständig unmöglich ist. In der Kommission des Stuttgarter Kongresses wurde uns gesagt, dass man nicht ohne Erfolg den Versuch gemacht hat, Chinesen und Japaner zu organisieren. Da wir also mit der Tatsache rechnen müssen, dass wir die Farbigen von den Schiffen nicht ausschliessen können, müssen wir den Bestrebungen der Reeder entgegenreten, sie uns als Lohndrücker entgegenzustellen.

Einfacher als bei den Farbigen liegt die Sache bei den fremdsprachigen weissen Seeleuten. Es gibt wohl kaum einen andern Beruf, der so



lebendig die Internationalität repräsentiert wie der unsere. Der Seemann lässt sich an seine nationale Flagge nicht mehr binden. Der Seemann sucht auf den Schiffen aller Länder sein Brot zu verdienen und wir stehen auf dem Standpunkt, dass dieses Recht unter keinen Umständen eingeschränkt werden darf und verlangen, dass es jedem freigestellt sein muss, seinen Erwerb zu suchen, wo sich entsprechende Gelegenheit bei anständigen Arbeitsbedingungen ergibt. Nun haben wir die Erfahrung gemacht, dass das Reedertum in den verschiedenen Staaten versucht, durch Heranziehung ausländischer Seeleute, die auf niedriger Kulturstufe stehen und anspruchloser sind, den einheimischen Seeleuten, deren frühere Anspruchslosigkeit durch die Organisation schon vermindert wurde, Schmutzkonzurrenz zu machen. Insbesondere hat man seit vielen Jahren versucht, die skandinavischen Seeleute gegen die englischen und deutschen auszuspielen. Seit Jahren hat aber auch das Erziehungswerk der skandinavischen Seeleute mit grossem Erfolge eingesetzt. Nichtsdestoweniger liegt in der Tatsache, dass man die ausländischen Seeleute unberücksichtigt lässt, eine grosse Gefahr für die einheimischen. Wir stehen vor der Frage: wie ist es möglich, sie zu organisieren und unter ihnen zu agitieren, damit sie nicht als Lohndrücker gegen uns ausgespielt werden? England klagt über grossen Zuzug aus allen Staaten, der wegen der Fremdsprachigkeit nicht zu gewinnen ist. Auch in Deutschland ist dies der Fall. Da meinen nun die Antragsteller, dass unsere Konferenz neuerlich nach Mitteln suchen muss, um eine erfolgreiche Agitation unter den Fremdsprachigen entfalten zu können. Auf der Konferenz im Jahre 1902 erklärten wir, dass es nötig ist, dass sich die Seeleute aller Chargen zunächst in zentralistischen Landesorganisationen organisieren müssen, die sich der internationalen Federation anzuschliessen haben. Wir beschlossen damals folgende Resolution:

Die internationale Seemannskonferenz ist unter Berücksichtigung der tieftraurigen Lebenslage der seemännischen Arbeiter aller Länder, von der Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation der Seeleute überzeugt. In Rücksicht auf die ständig zunehmende Macht der Reeder in der Form der Konzentration des Kapitals, der nationalen und internationalen Vereinigung der Seekapitalisten, muss desgleichen die seemännische Arbeiterschaft in treuer, unerschütterlicher Solidarität international zu einander stehen, sowohl in der Organisation wie Agitation. Um beides leistungsfähiger und erfolgreicher gestalten zu können, hält es die Konferenz für notwendig und beschliesst demgemäss, dass

1. ein einheitlich sich an alle Seeleute ohne Unterschied der Charge und Nation wendendes Manifest in den Hauptsprachen verfasst und verteilt wird; dass weiter
2. nach Möglichkeit in allen grösseren Hafenorten Europas, Amerikas und Australiens internationale Versammlungen der Seeleute zum Zwecke der Agitation arrangiert werden; dass weiter
3. zur praktischen Aus- bzw. Durchführung dieser Beschlüsse ein Komitee eingesetzt, der internationale Transportarbeiterverband und die ihm angeschlossenen verwandten Berufsorganisationen um ihre Beihülfe ersucht werden sollen, und dass
4. den Seeleuten in allen Ländern in Rücksicht auf die Eigenart ihres Berufes die Berufsorganisation sowie die straffe national-zentralistische Organisationsform empfohlen wird.

Die Konferenz fordert die Seeleute weiter auf, in finanzieller Beziehung der Organisation gegenüber ihre volle Pflicht zu erfüllen, und hält die baldige Festsetzung eines entsprechenden Beitrages an die Organisation für absolut notwendig.

Die seemännischen Organisationen müssen in ständiger Fühlung stehen, statistische Erhebungen aller Art unterstützen, notwendiges Material gegenseitig austauschen, sowie in allen Fragen, deren Erledigung im Interesse der seemännischen Arbeiter liegt, sich gegenseitig hülffreiche Hand reichen.

Dieser Beschluss ist nicht ausgeführt worden, weil eine Reihe von Landesorganisationen wohl das Manifest für nötig erachteten, sich aber weigerten, die nötigen Beiträge zu zahlen. Wir haben nun heute zu untersuchen, ob wir jetzt einen solchen Beschluss durchführen wollen. Der Zentralrat hat sich bereits mit der Sache beschäftigt, wollte aber denn doch erst die heutige Konferenz abwarten. Auch die einheitliche Durchführung der andern Anregungen ist unterblieben. Einzelne Länder haben allerdings versucht, angesichts der grossen Kämpfe, die zu führen waren, dem Beschluss Rechnung zu tragen und in einigen grossen Hafenstädten waren auch Erfolge zu verzeichnen.

Ich möchte kurz empfehlen, dass wir die Beschlüsse der Konferenz von 1902 erneuern und nunmehr ernstlich die Durchführung in Angriff nehmen. Es wird gut sein, wenn wir mit neuen Anregungen an den Zentralrat herantreten. Natürlich haben ein Anrecht auf Unterstützung nur die Landesorganisationen, die der Federation angeschlossen sind. Glücklicherweise sind das heute viel mehr als im Jahre 1902, so dass heute die Sachlage viel günstiger steht. Ich glaube, die Erwartung aussprechen zu können, dass wir vom Zentralrat die grösste Unterstützung finden werden.

Ich muss nochmals mein Bedauern aussprechen, dass bei diesem wichtigen Punkt der Tagesordnung England nicht vertreten ist, trotzdem es uns gezwungen hat, diese Konferenz einzuberufen. Ich glaube aber trotzdem, dass diese Konferenz eine Auseinandersetzung herbeiführen und sich auf den Standpunkt der Resolution von 1902 stellen kann, dass wir aber auch dann die Beschlüsse praktisch durchzuführen verpflichtet sind. Ich will mit Nachdruck erklären, dass die internationalen Beschlüsse keinen Zweck haben, wenn wir trotzdem in den einzelnen Ländern tun, was uns beliebt. Das muss anders werden, besonders auf dem Gebiet der Agitation unter den fremdsprachigen Arbeitern, auf dem viel mehr getan werden muss als bisher, denn das Unternehmertum will durch Heranziehung von Lohndrückern aus allen Ländern unseren Kampf illusorisch machen.

**Furuseth:** Es hat sich gezeigt, dass in Amerika nicht die mindesten Schwierigkeiten bestehen, die Farbigen in die Organisation zu bekommen. Wir könnten so viel Gelbe hineinbekommen, dass sie die andern verdrängen. Wir wollen aber die Leute nicht aufnehmen, weil wir sie nicht auf den Schiffen haben wollen. Gegen den Neger als Seemann haben wir nichts, soweit er die Kommandos versteht. Wir haben Offiziere mit Negerblut und haben nicht das geringste gegen sie einzuwenden. Wir wehren uns nur gegen die Asiaten und werden so lange wir können, das Möglichste gegen sie zu tun. Wir an der Westküste Amerikas kennen die Asiaten. Hier in Europa sind sie nicht so bekannt. Zwischen ihnen und den Weissen bestehen so viel Unterschiede in politischer und sozialer Beziehung, dass alle Dogmen wie dürre Blätter zur Erde fallen und sich als nutzlos erweisen. Auf den Sandwichinseln hat sich gezeigt, was herauskommt, wenn man die Asiaten hineinlässt. Heute sind alle Weissen, mit Ausnahme einiger Missionäre und Landbesitzer verdrängt. Heute sind auf den Sandwichinseln nicht genug Weisse vorhanden, um eine halbwegs anständige Versammlung zustande zu bekommen. Die Differenzen zwischen Weissen und Asiaten

sind so gross, dass wir nicht zu einer Verständigung kommen können. Wir werden alles, was in unsern Kräften steht, tun, um sie aus dem Lande hinauszubekommen, so wie wir wieder alles tun, um den Negern zu helfen, sie die Sprache zu lehren und tüchtige Seeleute aus ihnen zu machen. Die Japaner und Chinesen wollen wir aber nicht und wir sind heute stark genug, um sie von der Organisation fernzuhalten.

**Mahlman:** Wir haben an dieser Frage wenig Interesse, weil bei uns keine Farbigen beschäftigt sind. Wir stehen vor einer andern Frage. Zu uns werden von Heuerbasen Griechen, Italiener und Spanier vermittelt, die unter dem Lohn der Einheimischen arbeiten. Das einzige Mittel, sich gegen sie zu wehren, ist die Forderung, dass sie die auf belgischen Schiffen gesprochene Sprache verstehen. Wenn Furuseth sagte, dass die Amerikaner mit Asiaten nichts zu tun haben wollen, so glaube ich, dass es klüger wäre, sie für die Organisation zu gewinnen. Es kann die Zeit kommen, wo man auch drüben erkennen wird, dass das von grossem Nutzen gewesen wäre.

**Furuseth:** Wir haben in Amerika Seeleute aus allen europäischen Staaten und aus allen Distrikten Amerikas. Wir machen keinen Unterschied zwischen Engländern, Griechen, Italiener oder Deutschen; wir fragen nicht nach der Nation, wir fragen nur, ob er seine Arbeit leisten kann und die Kommandosprache versteht. Wir haben die Absicht, jeden, der zu uns kommt, als Mitglied zu gewinnen und ihn zu lehren, dass er auch später in seiner Heimat alles tue, um für die Organisation zu agitieren. Das haben wir von 1885 bis heute jederzeit getan. Aber die gelbe Rasse auf amerikanischen Schiffen zu dulden, ist unmöglich. Das würde bedeuten, dass wir ihnen die ganze Arbeit übergeben. Wir haben aber nichts dagegen, dass unter den Leuten gelber Rasse, soweit sie auf Schiffen des eigenen Landes arbeiten, eine Organisation gegründet wird. Wir wollen ihnen auch dazu helfen. Sie sollen aber nur auf ihren eigenen Schiffen arbeiten. Wer aber den Standpunkt verteidigt, dass wir die Gelben aufnehmen sollen, sieht nur Dogmen und nicht Tatsachen.

**Müller:** Freund Furuseth beliebt es, hier mit Schlagworten zu operieren, indem er jeden, der eine andere Meinung hat, einfach als Dogmatiker hinstellt, der für das praktische Leben und die Wirklichkeit kein Verständnis hat. Dagegen protestieren wir auf das Entschiedenste. Wir werden bei einer andern Gelegenheit sehen, wie wenig Furuseth Realist und wie sehr er Utopist ist. Modern ist die amerikanische Auffassung nicht und vernünftig ist sie auch nicht. Ich weiss, dass ich mit Furuseth über sozialistische Auffassung nicht reden kann, weil er dafür kein Verständnis hat. Die Amerikaner lehnen sich gegen einen Beschluss des Stuttgarter Kongresses auf, der auch mit Zustimmung der Amerikaner gefasst worden ist. Dass das, was Furuseth sagte, ein Luftgebäude ist, erkennt man an seiner Bemerkung: „so lange wir können.“ Sie wollen sich wehren, solange sie können. Wir meinen aber, dass sie es auf die Dauer nicht können werden, weil die Inhibierung des Importes von Farbigen gegen die kapitalistischen Interessen ist, und der Kapitalismus keine Rücksichten kennt, wenn seine Interessen auf dem Spiele stehen. Sozial ist Furuseths Standpunkt nicht, weil er die Realitäten des Lebens und die Entwicklung des Kapitalismus unbeachtet lässt. Wir Deutsche sind uns auch darüber klar, dass der Massenimport von Farbigen zum Zweck des Lohndruckes eine Gefahr für die europäische Kulturwelt und die europäischen Arbeiter ist. Wir wissen aber, dass unsere Kraft nicht ausreicht, uns dagegen zu stemmen und wir es auch

aus andern Rücksichten nicht können. Die Ansicht der Amerikaner muss scheitern an der Entwicklung. Wenn dort Leute diesem Bestreben Vorschub leisten, indem sie erklären, sie werden es im Parlamente vertreten, so geschieht das deshalb, weil diese Leute bei den Wahlen nur Stimmen ergattern wollen. Ich bedaure, dass es eine sozialistische Partei in Amerika gibt, die glaubt, diesem Umstande Rechnung tragen zu müssen. Finden wir uns mit der Erkenntnis ab, dass die Farbigen von der Handelsmarine nicht ferngehalten werden können und sorgen wir rechtzeitig dafür, dass wir sie zu modernen Menschen machen, die Forderungen an Kultur und Menschenrechte stellen. Furuseth sagt, die Amerikaner haben die Möglichkeit, die Gelben zu organisieren, sie tun es aber nicht, weil dann der gelbe Mann den Weissen verdrängen würde, wenn er in Amerika organisiert ist. Was geschieht aber dann, wenn er nicht organisiert ist? Glaubst Furuseth, ihn damit von der amerikanischen Handelsflotte fernzuhalten? Furuseth sagt nichts dagegen, wenn sich die Leute in ihrer Heimat organisieren und eine höhere Kulturstufe erlangen. Diese Bemerkung mutet mich komisch an, weil er doch das, was sie in ihrer Heimat tun, nicht verhindern kann. Es ist ein Irrtum, wenn die Amerikaner glauben, mit ihrer Anschauung Erfolge zu erreichen. Furuseth ist Skandinavier. Es gab eine Zeit, wo man in England und anderswo glaubte, mit den Skandinaviern sei nichts zu machen, sie würden immer Lohndrücker bleiben. Heute sehen wir in den skandinavischen Ländern eine tüchtige Organisation. Wir können doch nicht bestreiten, dass die Japaner ein aufstrebendes Volk sind, und auch ihre Arbeiter sich bestreben werden, eine höhere Kulturstufe zu erlangen. Ich bin alles andere als ein Dogmatiker. Ich bin nicht dafür bekannt, dass ich mich an die Buchstaben der Schrift klammere. Was ich aber muss, ist: Die Augen offen halten und die Verhältnisse beurteilen, wie sie sind. Das ist die erste Pflicht des Gewerkschaftlers. Wir wollen doch nicht den Import von Farbigen und ihre Verwendung verteidigen. Wir stellen ja die Bedingung, dass sie dieselben Lohn-, Arbeits- und Rechtsbedingungen haben wie die Weissen und dass sie deren Sprache verstehen. Sind das nicht Vorsichtsmassregeln und Sicherheitsventile? Es gab eine Zeit in England, wo Wilson den Standpunkt vertrat: England den Engländern. Die nichtenglischen Seeleute müssen von der Organisation ausgeschlossen werden. Heute steht er auf einem andern realistischen Standpunkt, wie sein Vorgehen im englischen Parlament beweist. Es gibt kein Argument dagegen, dass wir die Beschlüsse von 1902 heute erneuern. Ich möchte bemerken, dass es nötig ist, im grösseren Umfange als bisher unsere Fachpresse auszutauschen, so dass wir in Deutschland beispielsweise die aus Skandinavien kommenden Seeleute mit Literatur in ihrer Sprache versorgen können, ebenso die holländischen und englischen. Ein solcher Austausch von Literatur ist nötig, damit wir immer Agitationsstoff in den Sprachen, die in Betracht kommen, zur Verfügung haben.

**Lindley:** Wir in Schweden haben an der Sache kein Interesse, denn die gelbe Rasse kommt für uns nicht in Betracht. Es wurde gesagt, dass Furuseth kein Sozialist ist. Ich bin aber entschieden dagegen, dass der Sozialismus als Dogma gebraucht wird, um die Uebervölkerung mit der gelben Rasse zu begründen. Die Stuttgarter Resolution sagt nicht, dass wir die gelbe Rasse unterstützen sollen. Es ist nie gesagt worden, dass wir für ihre Einwanderung etwas unternehmen sollen. Gerade im Namen des Sozialismus müssen wir gegen die Aufnahme gelber Seeleute protestieren, in Anbetracht der Kulturstufe.

auf der sie stehen. Sie leben seit vielen Jahren in ihrer Art und sind nicht zu bewegen, auf eine höhere Kulturstufe zu gelangen. Ich bin ein alter Sozialist und glaube, dass kein Sozialist dafür sein wird, der gelben Rasse dieselben Rechte zu gestatten wie der weissen. Ich halte es für eine Pflicht des Sozialismus, die gelbe Rasse aus unsern Ländern fernzuhalten, da der Sozialismus den Zweck hat, die Arbeiter zu schützen. Meiner Meinung nach hat kein Kapitän das Recht, einen Mann von niederer Kultur zur Schiffsarbeit aufzunehmen. Es ist Pflicht des Sozialismus, die Kultur und hauptsächlich die nationale Kultur zu heben. Wir sehen nicht ein, welchen Zweck es für die Kultur hätte, die gelbe Rasse in die Länder der weissen Rasse zu bringen.

**Puntervold:** Diese Diskussion ist nützlich, weil sie eine Auseinandersetzung zwischen verschiedenen Standpunkten bringt. Die Sache hat für uns Skandinavier nicht viel praktisches Interesse, aber die Frage dreht sich meines Erachtens um die Berechtigung der sozialistischen Auffassung. Es ist nicht Sozialismus, wenn ein Arbeiterabgeordneter den Vorschlag unterstützt, die Galizier sollen nicht nach Schweden kommen. Das ist Rassenkampf. Selbstverständlich müssen wir dem Import entgegentreten, wenn er systematisch erfolgt, weil er eine Gefahr für die Organisation ist. Wenn wir aber gegen die Einwanderung der einzelnen auftreten, ist es Rassenkampf, nicht Klassenkampf.

**Jäpelt:** Die Reeder sehen in den Anderssprachigen und Andersfarbigen das grösste Kampfmittel gegen uns. Wenn wir sie nicht zu organisieren versuchen, kann ein nicht gut zu machender Schade uns daraus entstehen.

**Ben Tillett:** Mich persönlich interessiert diese Sache sehr. Die Federation wird Wilson viel zu verzeihen haben, weil er hier nicht erschienen ist und unsern Präsidenten so viel Anstrengungen dadurch macht. Wir sind unserm Präsidenten viel Dank schuldig, weil er unvorbereitet so schwierige Referate übernommen hat.

Nationale Gefühle können bei dieser Frage nicht in Betracht kommen. Ich glaube, dass auch Wilson die gelbe Rasse ausschliessen würde. Wir haben es durchgesetzt, dass das englische Handelsamt die Instruktion an die Kapitäne gegeben hat, Chinesen und Japaner nicht aufzunehmen. Es ist im Interesse der Organisation, dass ihre Mitglieder gut gestellt sind. Ein Mann, der gut zu essen hat, ist ein anderer Kämpfer als ein halb verhungertes. Wenn wir die Gelben aufnehmen, wird die Konkurrenz und der Lohndruck verstärkt. Wir in England hätten es gern gesehen, wenn die Deutschen mit den englischen Streikbrechern anders verfahren wären, als sie uns zurückzuschicken. (Heiterkeit.) Was wir gegen die gelbe Rasse tun können, ist: ihren Wirkungskreis möglichst einzuschränken und ihnen möglichst wenig Gelegenheit geben, mit uns in Konkurrenz zu treten. Der Kapitalist sagt freilich, wir sollen alle Brüder, wir sollen alle gut christlich sein. Ich war seinerzeit in dieser Beziehung auch ein grosser Idealist, aber seitdem ich mit den Andersrassigen in Verbindung getreten bin, sehe ich ein, dass sie uns ebenso gefährlich sind wie die Kapitalisten. Es wäre ein Rassenselbstmord, die Zustimmung zu geben, der gelben Gefahr alle Türen zu öffnen. Die Lebensbedingungen des Weissen sind heute so schlecht, dass wir alle Kräfte einsetzen müssen, um seine Existenz zu verbessern und keine Zeit haben, uns für die Gelben zu interessieren. Erst wenn die Weissen haben, was ihnen nottut, haben wir die Möglichkeit, die andern Rassen auf unsere Stufe zu ziehen. Es ist ganz sicher, dass Wilson ein energischer Gegner der

Zulassung der Chinesen ist. Der Sozialismus sagt selbstverständlich: wir sind alle Brüder. Wenn aber ein Bruder mich in den Fuss kneift, so ist es natürlich, dass ich ihn zurückstosse. Das ist das Verhältnis zwischen uns und der gelben Rasse. Wir würden uns nur selbst schwächen, wenn wir sie aufnehmen. Der Kapitalismus hat das Interesse, uns in jeder Hinsicht zu schwächen, was aber die Kapitalisten brüderlich nennen, ist für uns kein Vorteil.

**Lindley:** Es ist selbstverständlich unsere Pflicht, die Fremden zu bekämpfen, wenn sie zu niedrigeren Lohn arbeiten wollen. Wir in Schweden leiden in dieser Beziehung sehr unter den Galiziern. Man kann von uns nicht verlangen, dass wir von unserm Niveau herabsteigen, sondern wir müssen es dahin bringen, dass sie dieselben Ansprüche stellen wie wir. Ich habe nichts dagegen, wenn zu uns 20 oder 100 Chinesen kommen, sie müssen sich aber verpflichten, nicht unter dem von den Heimischen erreichten Lohn zu arbeiten. Das kann erreicht werden, wo sie eine Minderheit sind, aber nicht in Amerika, wo es schon 50 000 Chinesen gibt. Wir fassen die Sache nur vom praktischen und taktischen Standpunkt auf und deshalb müssen wir uns dagegen aussprechen. Puntervold ist noch ein junger Mann, der die Sache nicht mit dem richtigen Blick betrachtet.

**Huastia:** Ich wundere mich, dass der Vertreter von Amerika so vehement gegen die gelbe Rasse spricht. Wir in Oesterreich haben eine grosse Masse von Dalmatinern, die auf den Schiffen arbeiten. Die meisten haben Haus und Hof und deshalb machen sie den andern, die nur ihre Arbeitskraft haben, empfindliche Konkurrenz. Bei uns arbeiten auch 40 Araber, Galizier und allerhand andere Leute. Nun besteht von Maria Theresias Zeiten her die Bestimmung, dass drei Viertel der Mannschaft Oesterreicher sein müssen. Die Unternehmer üben nun eine Pression auf die Regierung aus, damit das abgeschafft wird. Vor einigen Jahrhunderten war zwischen Dalmatinern und Istrianern eine Fehde, daher kam es, dass die Löhne sehr niedrig und die Arbeitszeit lang war. Jetzt sind die Beziehungen gebessert und auch die organisatorischen Verhältnisse haben sich günstiger gestaltet. Die Seeleute wären, wenn sie gut organisiert wären, eine der mächtigsten Arbeiterkategorien der ganzen Welt und sie könnten für den Fortschritt der ganzen Arbeiterklasse sehr viel leisten.

**Furuseth:** Es wundert mich, dass die Konferenz nicht versteht, dass die Konkurrenz zwischen Europäern lange nicht von solcher Bedeutung ist, wie die zwischen Weissen und Gelben. Daran ist die ganze zivilisierte Welt interessiert. Es ist sogar falsch, zu sagen, dass die Chinesen und Japaner nicht organisiert seien; sie haben einen festen Grundsatz, an den sie sich halten und zwar den, billiger zu arbeiten als wir. Wilson hat seinerzeit Indier dazu bewegen wollen, ihre Landsleute zu organisieren, damit sie zu gleichem Lohn arbeiten wie die Europäer. Darauf haben sie geantwortet: „Da wären wir ja Narren! Zum gleichen Lohn würden wir doch nicht beschäftigt werden. Man beschäftigt uns nur, weil wir billiger arbeiten.“ Es handelt sich hier um eine grosse Existenzfrage, über die wir auf dieser Konferenz nicht entscheiden können.

**Müller:** Nach der Lage der Dinge halte ich es für angemessen, dass wir von einer prinzipiellen Entscheidung über die Frage der Farbigen Abstand nehmen. Wir können das um so leichter, weil wir gar nicht dazu berufen sind, in dieser Frage zu entscheiden. Unsere Tagesordnung gebietet uns zwar, zu erörtern, ob eine Agitation unter den Farbigen und Fremdsprachigen möglich ist,

und wenn ja, in welcher Form. Das ist die Frage, die uns beschäftigt und deshalb dürfen wir uns nicht auf das Gebiet begeben, auf das die Amerikaner uns drängen wollen. Wir haben nicht zu entscheiden, schon deshalb, weil uns die Kapitalisten nicht entscheiden lassen. Wir haben nur zu sagen: „Wie ist die Gefahr, die in dem Zuzug dieser Menschen liegt, abzuwenden?“ Und da müssen wir sagen, wir wenden uns gegen den Import von Fremden, wenn er dazu dient, Streikbrecher herbeizuschaffen oder die Arbeitsverhältnisse zu verschlechtern. Wenn sie aber kommen und unter denselben Bedingungen arbeiten wie wir, werden wir nichts einwenden. Damit ist gesagt, dass sie, falls sie Lohndrucker sind, ausgeschlossen sind. Die Kapitalisten bestreiten ja, dass sie die Gelben zum Zweck der Lohndrückerei importieren; sie sagen sogar, dass die Gelben nicht einmal billiger sind. Wenn wir sagen, wir bekämpfen die Masseneinfuhr von fremden Arbeitskräften zwecks des Streikbruchs und der Herabdrückung der Lebenshaltung, so sprechen wir dasselbe wie die Stuttgarter Resolution aus. Eine wichtige Frage ist dann noch, dass die Fremden die Sprache verstehen. Das muss die Konferenz fordern. Zugleich könnte sie aussprechen, wieweit es möglich ist, ein internationales Manifest herauszugeben, um die Fremden aufzufordern, sich der Organisation des Landes anzuschließen, in welchem sie ihrem Beruf nachgehen. Weiter wäre es nötig, dass die Konferenz die einzelnen Organisationen verpflichtet, die nötigen Informationen über den Import und Export von seemannischen Kräften und über die Begleiterscheinungen den Zentralrat hinreichend zu informieren. Weiter soll die Konferenz den Wunsch aussprechen, dass mehr als bisher Austausch von Literatur erfolgt. Wenn die Konferenz dem Zentralrat diese Direktiven gibt, werden wir vorwärts kommen. Wie ich über die Einfuhr Fremder denke, können Sie dem jüngsten Heft des Korrespondenzblattes entnehmen, wo ich mich mit der Chinesen- und Negerfrage sehr eingehend beschäftige. Ich bitte Sie nun, die von mir vorgelesene Resolution der Londoner Konferenz zu erneuern und ausserdem zu beschliessen, dass wir den schädlichen Import von Fremden abwehren, indem Sie folgende Resolution annehmen:

Die Konferenz protestiert in Uebereinstimmung mit dem Beschluss des Internationalen Sozialistenkongresses in Stuttgart gegen den Import von Ausländern und ihre Verwendung als Seeleute, sofern sie Streikbrecher sein sollen und nicht zu gleichen Lohn-, Arbeits- und Rechtsbedingungen angestellt werden wie die einheimischen und sofern sie nicht die nötige Sprachkenntnis haben, um die für den Schutz des Lebens und der Gesundheit notwendigen Kommandos zu verstehen. Die Konferenz erneuert weiter die auf der Konferenz zu London 1902 beschlossene Resolution über die Agitation unter den ausländischen Seeleuten.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Es tritt die Mittagspause ein.

#### Nachmittagssitzung.

Die Sitzung wird um  $\frac{1}{4}$  Uhr eröffnet.

**Vorsitzender:** Wir kommen nun zu Punkt 2, dessen erster Teil von England und dessen zweiter von Belgien beantragt ist. Der Punkt heisst:

Einführung eines einheitlichen Beitrages für alle Seeleute und Regelung des Uebertritts von einer Organisation zur andern, insofern bestimmt wird, wohnin das betreffende Mitglied, welches zu einer andern Organisation übertreten will, seinen etwaigen rückständigen Beitrag abzuliefern hat, an die Organisation, wo es Mitglied war oder an die Organisation, zu der es überzutreten wünscht.

Ferner ist zu erwägen, ob in den Hafenstädten, wo es möglich ist, solche Einrichtungen getroffen werden können, dass die Seeleute aus andern Ländern ihre Beiträge bezahlen können. — Die Beiträge müssen monatlich oder halbjährlich an den Zentralstellen der Seemannsorganisationen abgeführt werden.

Müller: Mit diesen Anträgen soll folgendes bezweckt werden: England erklärt, dass wiederholt Mitglieder anderer Organisationen dorthin gekommen sind und auch nach andern Staaten, die dann der Organisation des Landes, in das sie gekommen sind, beitreten wollten. Nun wünscht England, dass eine internationale Regelung über den Uebertritt von einer Organisation in die andere erfolgt und dann wünscht es, dass wir prüfen, ob es möglich ist, einen einheitlichen Beitrag für alle Organisationen festzusetzen. England wünscht auch, dass die Art der Beitragsleistung geregelt werde. Zur Regelung beispielsweise der Frage: Ein Deutscher kommt nach England und will übertreten, hat aber seine Beiträge noch nicht ganz bezahlt; es soll also festgestellt werden, welcher Organisation er den Beitrag zu zahlen hat, ob der alten oder der neuen. Belgien wünscht eine Regelung dahin, dass an allen Orten, wo Seeleute verkehren, ihnen Gelegenheit gegeben werde, ihren Organisationspflichten nachzukommen. Es sollen in den grösseren Hafenorten von den Seeleuten aller Länder bei einer in diesen Orten zu errichtenden internationalen Zentralstelle die Beiträge entrichtet und nach einem Monat oder einem halben Jahre an die Landesorganisationen geschickt werden.

Ich stehe nun auf dem Standpunkt, dass die Einführung eines einheitlichen Beitrages unmöglich ist, weil die wirtschaftlichen Vorbedingungen dafür nicht vorhanden sind. Dann sind die Anschauungen über die notwendige Höhe des Beitrages in den verschiedenen Ländern so verschieden, dass eine einheitliche Form unmöglich ist. Wir in Deutschland befolgen ja den Grundsatz, dass im Interesse der Aktionsfähigkeit der Organisation möglichst hohe Beiträge geleistet werden müssen. Wir meinen, dass die Unterstützungszweige ausgebaut werden müssen und deshalb schon hohe Beiträge erforderlich sind. In andern Ländern steht man auf dem Standpunkt möglichst niedriger Beiträge, weil man glaubt, dadurch grossen Massen die Gelegenheit zum Beitritt zu geben. In Holland, dessen Organisation eine überwiegend anarchistisch veranlagte Leitung hat, meint man, möglichst niedrige Beiträge fordern zu sollen, weil der wirtschaftliche Kampf hohe Beiträge nicht erfordert; es komme nur auf den Idealismus an und materielle Mittel zum Kampf seien überflüssig. Das ist eine Anschauung, die jeder vernünftige Gewerkschaftler abweisen muss. Von einer Erhebung eines einheitlichen Beitrages kann also gar keine Rede sein. Was aber den Uebertritt betrifft, verweise ich auf das Statut der internationalen Federation, wo es im § 12 heisst: „Bei allen der Federation angeschlossenen Organisationen erfolgt der Uebertritt der Mitglieder ohne Eintrittsgeld.“ Soweit ist also die Frage schon geregelt. England will aber auch wissen, unter welchen Voraussetzungen der Uebertritt erfolgen muss. Wir stehen auf dem Standpunkt,



dass ein Mitglied einer seemännischen Organisation, das längere Zeit unter fremder Flagge fährt, gehalten sein soll, zur Organisation des Landes, unter dessen Flagge es fährt, überzutreten. Nun fragt England: „Wohin sollen die rückständigen Beiträge nachgezahlt werden?“ Wir glauben, die Konferenz soll aussprechen, dass die Mitglieder gehalten werden, bei der Organisation nachzuzahlen, zu der sie den Uebertritt zu vollziehen gedenken. Eine andere Regelung wird sich nicht durchsetzen lassen. Eine Ueberweisung wäre zu kompliziert und darum wäre es am praktischsten, wenn die Beiträge, die nachgezahlt werden, für die neue Organisation angerechnet werden und rückwirkend sein würden.

Belgien will nun die Erwägung, ob es möglich ist, in den Hafenstädten Einrichtungen zu treffen, dass die Seeleute verschiedener Länder ihre Beiträge dort bezahlen können. Wir in Deutschland haben schon bisher dafür gesorgt, dass die Mitglieder in fremden Häfen zahlen können. Wir haben in den grossen Städten, wie Rotterdam, Newyork, Hoboken, Genua, San Francisco, Buenos Aires Filialen zu dem Zwecke eröffnet, um den Mitgliedern, die dorthin kommen, Gelegenheit zu geben, ihre Beiträge zu zahlen. Etwas anderes wird nicht möglich sein. Es wird nicht angehen, dass wir die Beamten der Organisationen veranlassen, Beiträge zu empfangen und halbjährig abzuführen. Das wäre praktisch nicht durchführbar. Eine straffe internationale Regelung im Sinne der belgischen Vorschläge werden wir nicht durchführen können. Jede Organisation wird sich nach Lage der Verhältnisse abfinden müssen. Was wir erklären können, ist nur, dass der Uebertritt unentgeltlich erfolgen muss, und dass ein Mitglied, wenn es längere Zeit, sagen wir 6 Monate, unter einer andern Flagge fährt, empfohlen wird, der neuen Organisation beizutreten und dass wir wünschen, dass die rückständigen Beiträge an die neue Organisation nachgezahlt werde, weil wir sonst Gefahr laufen, dass die Uebersendung zu kompliziert wäre und eventuell von den Mitgliedern abgelehnt würde, so dass dadurch noch Mitglieder verloren gehen könnten. Wilson hat keinerlei praktische Vorschläge zur Durchführung gemacht, sondern nur gebeten, die Frage zu erörtern. Ich möchte Sie nun bitten, den Beschluss in dem Sinne zu fassen, wie ich jetzt dargelegt habe.

**Furuseth:** Ein einheitlicher Beitrag für alle Länder ist undurchführbar und unpraktisch. Darin stimme ich mit dem Präsidenten vollkommen überein. Wenn ein Seemann transferiert wird, soll er auch, wie Müller sagte, die Zahlung an die neue Organisation leisten. Es soll auch die Möglichkeit geboten werden, ein Arrangement zu treffen, dass ein Mitglied von einem anderen Platze aus seine Organisationsbeiträge zahlen kann. Das könnten die verschiedenen Organisationen untereinander vereinbaren. Nur bin ich nicht dafür, dass man aussenstehende Leute mit der Einziehung betraut, wie etwa die Besitzer von Schankbuden. Das wären unglücklich gewählte Plätze. Ich stelle mir das so vor, dass wenn etwa ein deutscher Seemann nach Newyork kommt und seine Beiträge zahlen will, es beim Beamten der Organisation tun kann, dem eine Anzahl Marken zu übergeben wäre, mit denen er den Empfang des Geldes ordnungsgemäss zu bestätigen hätte. Die Abrechnung soll er dann an die betreffende Organisation monatlich einschicken. Sechs Monate wären eine zu lange Zeit, das Geld anderer Leute zu verwalten. Bei einem Uebertritt soll sofort die frühere Organisation verständigt werden, damit man das Mitglied nicht so streicht, wie eines, das der Organisation überhaupt den Rücken gekehrt hat. Ferner wäre es gut, wenn eine Meldepflicht für die Mitglieder statuiert

würde, damit jeder Seemann, wenn er in einen Hafen einläuft, an einen bestimmten Platz kommt, wo er seine Briefe findet und seine Beiträge zahlen kann. Ich stimme so ziemlich mit dem Präsidenten überein, nur wünsche ich, dass die einzelnen Organisationen diese Massnahmen durch spezielle Vereinbarungen untereinander durchführen.

**Mahlman:** Ich glaube auch, dass einheitliche Beiträge nicht möglich sind. Ueberall hat doch das Geld nicht denselben Wert. Aber das wäre möglich, dass die Mitglieder auch in fremden Häfen ihre Beiträge zahlen können. In Antwerpner Häfen sind mehr fremde als belgische Seeleute. Im Jahre 1907 hatten wir auf den belgischen Schiffen 5000 Seeleute, davon 2500 aus anderen Ländern. Nun hat die belgische Schifffahrt nicht viel zu bedeuten, bei uns weht meistens die amerikanische und englische Flagge. In Antwerpen gibt es viele Seeleute, die erst in 2 bis 3 Jahren wieder zurückkehren. Dann die Nachzahlung von ihnen zu bekommen, ist unmöglich. Deshalb wäre es gut, ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Beiträge überall bezahlen zu können. Es sollten die Organisationen an die fremden Häfen ihre Marken schicken. Bei den Seeleuten ist die Fluktuation die grösste von allen Branchen. Deshalb ist es das wichtigste, dass jedes Mitglied in fremden Staaten seine Beiträge zahle.

**Ben Tillett:** Je mehr man über die Sache spricht, desto grössere Schwierigkeiten ergeben sich. Ich schlage deshalb vor, ein Komitee zu wählen, das aus Deutschland, Amerika und Schweden zusammengesetzt ist. Dieses hätte eine Lösung der Frage zu suchen und sie der Konferenz vorzulegen, damit diese dann über die Sache entscheide.

**Müller:** Das geht schon deshalb nicht, weil Furuseth Einspruch dagegen erhoben hat, dass die Konferenz eine Regelung vornimmt, und nur Vereinbarungen von Land zu Land wünscht.

**Furuseth:** Es ist hier nicht der Platz, spezielle Regeln festzusetzen. Ich kann nur empfehlen, die ganze Angelegenheit den Landesorganisationen zur dringenden Beachtung zu überweisen. Die Behandlung durch die einzelne Organisation hat den Vorteil, dass die Schwierigkeiten durch den direkten Verkehr leichter zu heben sind, als hier auf der Konferenz.

**Müller:** Wenn ich das Resultat aller Ausführungen zusammenfasse, so ist es das:

Der Uebertritt von einer Organisation in die andere muss gemäss dem Statut der Federation unentgeltlich erfolgen. Die organisierten Seeleute sind zum Uebertritt in die andere Organisation gehalten, sofern sie die Flagge des Landes verlassen und ihrem Beruf unter einer anderen nachgehen. Bezüglich der Zahlung der rückständigen Beiträge soll eine Verständigung dahin erzielt werden, dass sie nicht an die alte, sondern an die neue Organisation zu leisten sind. Bezüglich der Zahlung von Beiträgen von Mitgliedern, die vorübergehend unter einer anderen Flagge fahren oder in fremde Häfen einlaufen, geht die Meinung dahin, dass darüber Vereinbarungen zwischen den Organisationen selbst getroffen werden sollen. Die Konferenz ist sich weiter dahin einig, dass wo irgend möglich die Beamten beziehungsweise die Leitungen der Landesorganisationen zwecks Eintreibung der Beiträge fremdländischer Mitglieder in Anspruch genommen werden können. Diese Organisationen verpflichten sich, die gezahlten Beiträge an die zuständige Organisation innerhalb Monatsfrist oder einer anderen zu vereinbarenden Frist einzusenden.

Tillett will eine Kommission; doch muss ich gestehen, dass es kaum möglich sein wird, auf dieser Konferenz eine Regelung dieser Frage herbei-

zuführen. Ich halte es für das richtigste, die Grundsätze, die die Konferenz aufgestellt hat, dem Zentralrat zuzuweisen mit dem Ersuchen, ein einheitliches Zirkular an sämtliche Organisationen zu erlassen und darin aufzufordern, auf Grundlage der hier festgelegten Grundsätze Vereinbarungen mit anderen Ländern zu treffen. In diesem Sinne bitte ich Sie, Beschluss zu fassen. Das ist das weitgehendste, was wir hier tun können mit Rücksicht auf den Einspruch Amerikas und mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Sache.

**Jäpelt:** Ich meine, dass ein Uebertritt erst erfolgen darf, wenn die Beiträge an die alten Organisationen gezahlt worden sind. Ein Komitee, meine ich auch, wäre nicht zur richtigen Erörterung der Frage geeignet. Die dänische Seemannsorganisation ist viel besser als die schwedische. Diese hat einen Fehler: sie arbeitet zu viel im Hafen und zu wenig auf den Schiffen. In der dänischen Handelsflotte haben wir viel Schweden, und wir sahen darauf, dass sie ihren Beitrag, den sie an die schwedische Organisation schuldig waren, dort noch nachzahlen, bevor sie in unsere kommen. Wir sagen auch immer: Ein Mann, der in seinem Lande organisiert war, kann sein volles Recht in der dänischen Organisation haben, auch wenn er nur 1 bis 2 Monate bei uns bleibt. Aber die Einkassierung durch andere Organisationen kann man nicht übernehmen, es wäre zu viel Arbeit und es würden nur Zwistigkeiten heraufbeschworen.

**Lindley:** Ich möchte bemerken, dass ich ein alter Vorkämpfer der Organisation bin und seit vielen Jahren in ihr arbeite. Ich weiss, dass die Dänen einen grossen Erfolg mit der Organisation der Heizer haben, ich weiss aber auch, dass von 2500 organisierten Heizern 1500 Schweden sind. Ueberhaupt hatte Schweden die undankbare Aufgabe, der Quell zu sein, aus dem die anderen ihre Rekruten holen. Wir in Schweden müssen die Leute organisieren, um sie andere Organisationen abzugeben. Wir haben die Hafendarbeiter gut organisiert und diese Organisation ist stark. Wir glauben, damit eine Basis für die Seemannsorganisation geschaffen zu haben. In Dänemark ist das Organisieren viel leichter, weil es dort nur einen nennenswerten Hafen, Kopenhagen, gibt, während wir eine lange Küste und eine Menge Häfen haben. Auch in Belgien ist es aus diesem Grunde leichter. Wenn wir eine Versammlung einberufen, weil eine grössere Anzahl von Schiffen im Hafen liegt, so sind die Schiffe, wenn die Versammlung stattfindet, schon wieder weg. Zur Sache selbst möchte ich bemerken: Damit ein Seemann im anderen Lande Gelegenheit hat, seine Beiträge zu zahlen, müsste erst eine internationale Vereinbarung geschaffen werden. Vergessen Sie nicht, dass aber nur sehr wenig Seeleute davon Gebrauch machen würden, weil sie im fremden Lande nie viel Geld bekommen. Was sie haben, brauchen sie für eigene Zwecke, und mit der Zahlung der Beiträge würden sie auch dann warten, bis sie nach Hause kommen. Wir Schweden sind gern bereit, mit Deutschland ein Uebereinkommen zu treffen, aber nur für grosse Plätze, an denen wir eine Organisation besitzen, die wir beauftragen können, die Beiträge in Empfang zu nehmen. An Plätzen, wo jährlich zwei Dampfer einlaufen, geht das nicht.

**Jäpelt:** Ich habe mit meinen Bemerkungen nichts anderes sagen wollen, als dass die Rekruten, die von Schweden nach Dänemark kommen, noch sehr schlecht organisiert sind.

Bei der Abstimmung wird der Vorschlag Müllers einstimmig angenommen.

Es folgt nun die Erörterung des Punktes 4:

**Gemeinschaftliche Anstellung eines Beamten in grösseren und solchen Hafenorten, wo die am Orte befindliche Organisation noch schwach ist, die Interessen der fremdländischen Seeleute aber gewahrt werden müssen.**

**Vorsitzender:** Ich würde Ihnen empfehlen, diesen Punkt von der Tagesordnung abzusetzen, weil die Frage auf der Konferenz unmöglich erledigt werden kann. Wenn England, Deutschland und die skandinavischen Länder ein Interesse haben, dass in Antwerpen ein gemeinsamer Beamter angestellt wird, müssen sich diese Organisationen selbst darüber verständigen. Wir haben beim letzten Streik in Hamburg und Antwerpen die Erfahrung gemacht, dass sofort Agenten nach Dalmatien geschickt wurden, um Streikbrecher zu holen. Wir haben also auch ein Interesse daran, dass die Dalmatiner organisiert werden; es ist aber unmöglich, das auf der Konferenz zu beschliessen. Ich schlage Ihnen folgendes vor:

Die Konferenz erklärt: sie würde sich freuen, wenn in grossen Orten gemeinsame Beamte angestellt werden, sie kann aber darüber nicht entscheiden, sondern empfiehlt, dass die einzelnen Organisationen Vereinbarungen abschliessen.

**Forstner:** Ich bin mit den Ausführungen Müllers einverstanden. Ich möchte diese Angelegenheit aber nicht ganz den Vereinbarungen der einzelnen Organisationen überlassen, sondern möchte wünschen, dass auch das internationale Sekretariat mitwirke. Eine Anstellung durch eine fremde Organisation in einem wichtigen Hafenorte interessiert nicht nur die anstellende Organisation, sondern auch alle anderen. Zur Anstellung in Dalmatien, von der Müller gesprochen hat, werden gewiss verschiedene Organisationen ganz gerne beisteuern. Wir Oesterreicher sind gern dazu bereit. Wir erinnern dankbar daran, dass wir zur Errichtung der Organisation in Triest von Deutschland Geld bekommen haben. Heute ist Triest gut organisiert, in Dalmatien bestehen seit der letzten Zeit ebenfalls Ansätze dazu. Die Oesterreicher wünschen nur, dass die Sache nicht den einzelnen Organisationen überlassen wird, sondern das internationale Sekretariat die Initiative ergreift.

**Huastia:** Die gemeinsame Anstellung von Beamten ist sehr wichtig, aber wenn man von der österreichischen Organisation Anstellungen in den Häfen des Adriatischen Meeres verlangt, so kann sie sich wegen Geldmangels nicht darauf einlassen. Bis vor einigen Jahren gab es am Adriatischen Meere keine Organisation, und deshalb sind auch die Bewohner der adriatischen Küste als Streikbrecher nach Hamburg gegangen. Oesterreich ist einer der letzten Staaten, wo zu organisieren begonnen wurde, aber bald wird es im Verhältnis der Zahl der Organisierten zur Gesamtheit der Seeleute des Staates an der Spitze aller Länder stehen. Heute dürfte von unserer Küste aus kein Streikbrecher mehr ins Ausland gehen.

**Müller:** Es ist doch selbstverständlich, dass wenn sich herausstellt, dass an einem Orte eine besondere allgemeine Agitation einzuleiten ist, der Zentralrat berufen ist, einzugreifen. Ich meinte aber, dass vorher eine Verständigung zwischen den betreffenden Organisationen zustande kommen soll. Vermöge seiner Kassenbestände ist der Zentralrat gar nicht in der Lage, Mittel zur Besoldung von Beamten anzuwenden, da die laufenden Einnahmen gerade für die heutigen laufenden Ausgaben knapp langen. Deshalb halte ich die Verständigung

von Organisation zu Organisation für das beste, aber ich bin auch dafür, dass vom Zentralrat sachverständige Vorschläge eingeholt werden. Jedoch können wir nicht weiter gehen, schon weil diese Frage nicht vor die Konferenz, sondern vor den allgemeinen Kongress gehören würde. Von hier aus können wir keinesfalls dem Zentralrat Mittel auswerfen. Ich schlage deshalb vor, einen bestimmten Beschluss zu diesem Punkte nicht zu fassen, sondern es den Organisationen zu überlassen, mit Zuziehung des Zentralrats Vereinbarungen zu treffen.

Dieser Vorschlag wird einstimmig angenommen.

Es folgt nun der Punkt 5:

#### **Massnahmen gegen die Unterbietung der Heuer in ausländischen Häfen.**

**Müller:** Auch dieser Antrag geht von England aus. Ich müsste stundenlang reden, um nur ungefähr vorzutragen, was England mit diesem Antrage bezweckt. Es ist klar, dass England das Land war, das bis vor kurzer Zeit die höchsten Heuern gehabt hat. In den letzten Jahren hat sich aber das Bild geändert. In einer Reihe von Hafenstädten sind die Heuern zurückgegangen, aber im übrigen Europa sind sie gestiegen. Trotzdem sind sie in den grössten Hafenstädten noch höher als auf dem Kontinent. Jetzt haben nun die englischen Reeder den Trick ersonnen, einen Teil der Schiffe in kontinentalen Häfen zu bemannen und sogar noch weniger zu zahlen, als sonst hier in diesen Häfen gezahlt wird. Deshalb sagt England: Wir müssen bewirken, dass die landesüblichen Heuern im Auslande nicht herabgedrückt, dass hier nicht billiger gemustert wird. Wilson will sogar, dass eine einheitliche Heuer für die ganze seemännische Bevölkerung aller Länder eingeführt wird. Im Moment ist das aber wegen des Unterschiedes in der Stärke der seemännischen Organisationen undurchführbar. Was wir aber können und müssen, ist, dahin zu trachten, dass die in einem Lande üblichen Heuern in anderen Ländern nicht unterboten werden. Der Durchführung dieses Planes stehen allerdings grosse Schwierigkeiten entgegen. Wir haben in Hamburg und sogar auch in London einen Auswurf der internationalen seemännischen Bevölkerung, der völlig in den Händen der Shipping- und Boardingmasters ist, die ihn kaufen und verkaufen, wie das Vieh auf dem öffentlichen Markt. Nichtsdestoweniger müssen wir versuchen, gegen die Shipping- und Boardingmasters vorzugehen. Aber eines ist Bedingung: **Genaue Kenntnis der Heuer in den verschiedenen Ländern.** Trotzdem wir schon so viele Jahre die Federation haben, bestehen doch über die Höhe der Heuer keine Informationen. Deshalb wird es nötig sein, dass die heutige Konferenz den Zentralrat beauftragt, so schnell wie möglich bei den seemännischen Organisationen der ganzen Welt, ob sie der Federation angeschlossen sind oder nicht, Umfrage zu halten, wie hoch die Heuer für die einzelnen Chargen und die einzelnen Hafenstädte sind. In keinem Staate sind in den verschiedenen Häfen einheitliche Heuern. Wir müssen den Zentralrat beauftragen, diese Feststellungen in Tabellenform mindestens einmal jährlich zu veröffentlichen, damit wir in allen Organisationen genaue Kenntnis erhalten, wie hoch die Heuern in den anderen Ländern sind. Wenn also dann die Shippingmasters versuchen, für englische Schiffe in Hamburg Leute anzuwerben, müssen wir wissen, wie hoch in England die Heuer ist, damit wir den Leuten sagen können: „So viel beträgt in England die Heuer, unter dieser Heuer dürft ihr nicht mustern!“ Früher ist es nicht möglich, die Unterbietung zu verhindern. Ich stelle den Antrag:

Der Zentralrat wird ersucht, so schnell wie möglich bei den Seemannsorganisationen der ganzen Welt, auch den der Federation nicht angeschlossenen, über die Höhe der Heuer und die Verdienstmöglichkeiten für alle Chargen in den verschiedenen Häfen Umfrage zu halten. Diese Ergebnisse sind in Tabellen einmal jährlich zu veröffentlichen.

**Forstner** stellt namens der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Oesterreichs folgenden Antrag:

Es wurde schon mehrmals die Erfahrung gemacht, dass die Unternehmer in jenen Häfen, wo die Hafearbeiter und Seeleute Lohnforderungen gestellt haben, auf die Lohnverhältnisse in anderen Seehäfen des In- oder Auslandes hinwiesen, woselbst angeblich niedere Lohntarife in Geltung seien. In der Regel werden die bestehenden Löhne als die höchsten auf dem Erdball hingestellt. Dieser Trick verfängt gewöhnlich beim Publikum und den Regierungsorganen, wenn die Organisation nicht in der Lagè ist, die Unrichtigkeit dieser Behauptung nachzuweisen. Um nun stets gegen derartige Behauptungen seitens der Unternehmer gewappnet zu sein, respektive die Unrichtigkeit derselben jederzeit erweisen zu können, empfiehlt sich die Anlage einer Statistik der Lohntarife der Hafearbeiter in den Seehäfen. Den Mangel einer solchen kann nämlich weder das Korrespondenzblatt, noch die Rundschreiben des Int. Sekretariats ersetzen.

Es wird deshalb der Antrag gestellt: Der VI. Internationale Transportarbeiter-Kongress wolle beschliessen:

Die der Internationalen Transportarbeiter-Federation angeschlossenen Organisationen sind angehalten, ehebaldigst dem Sekretariat der I. T. F. in Hamburg die Lohntarife und Verdienstmöglichkeiten der Hafearbeiter und Seeleute in den Seehäfen ihres Landes zu übermitteln. Das Sekretariat soll diese Lohntarife, nach Hafenorten geordnet, zu einer Statistik verarbeiten und jeder angeschlossenen Organisation übermitteln.

Die Anträge Forstner und Müller werden einstimmig angenommen.

**Vorsitzender:** Damit ist die uns gedruckt vorliegende Tagesordnung erledigt. Ich frage die Konferenz, ob sie zu der gedruckten Vorlage noch etwas vorzubringen hat.

**Jäpelt:** Ich wünsche festzustellen, dass es von England hazardiös war, ein grosses Programm aufzustellen und niemand herzuschicken. In Zukunft soll es so gemacht werden, dass jedes Land seine Anträge dem Zentralrat anzeigt und sich auch verpflichtet, einen Referenten zu schicken. Kommt dieser nicht, so soll die Sache nicht behandelt werden.

**Vorsitzender:** Dieser Antrag kann nicht hier beraten werden, sondern nur auf dem Kongress.

**Ben Tillett:** In England wird so vorgegangen. Wenn der Antragsteller nicht da ist, so ist damit zur Tagesordnung über den Antrag übergegangen.

**Vorsitzender:** Es liegen zwei Resolutionsanträge von Furuseth vor. Ich habe sehr eingehend erwogen, ob es praktisch ist, hier darüber zu beraten und über sie abzustimmen. Ich weiss, dass Furuseth die Absicht hat, die Resolutionen an das Plenum des Kongresses zu bringen, und er will ihnen damit, dass sie von der Konferenz akzeptiert werden, ein grosses moralisches Gewicht verschaffen. Die Absicht Furuseths mag gut sein, ich glaube aber nicht, dass die Konferenz als Spezialkonferenz der Seeleute in der Lage ist, so wichtige Fragen zu entscheiden, wie sie in den Resolutionen angeschnitten sind. Deshalb empfehle ich, dass Furuseth ersucht wird, seine Resolutionen an das Plenum des Kongresses zu bringen, zumal sie auch, wie sie hier vorliegen, nicht akzeptabel sind. Weiter stehe ich auf dem Standpunkt, dass wir dem Kongress, der die

Verantwortung der Resolutionen tragen soll, auch die Möglichkeit geben müssen, rechtzeitig davon Kenntnis zu nehmen. Deshalb soll sie auch vorerst in die hauptsächlichsten Sprachen übersetzt werden. Aus diesen Gründen empfehle ich, dass die Konferenz die Resolutionen dem Kameraden Furuseth mit dem Ersuchen zurückgibt, sie vor den Kongress zu bringen, der entscheiden möge, ob er sie zu den seinen machen will. Die Resolutionen Furuseths sollen gewissermassen die parlamentarische Repräsentanz der Arbeiter aller Staaten verpflichten, in gewissem Sinne zu operieren.

**Furuseth:** In meinen Resolutionen werden nur rein seemännische Fragen besprochen, sie haben mit den Angelegenheiten anderer Arbeiter nichts zu tun. Ich will nur, dass die Konferenz sie dem Kongress vorlege, damit sie dort beraten werden. Ich bin darüber erstaunt, dass es notwendig ist, in einer Konferenz von Seeleuten das erst sagen zu müssen, Die Sache vor Seeleuten zu verteidigen, habe ich nicht nötig gehalten. Diese Konferenz wird doch noch den moralischen Mut aufbringen können, diese Sache dem Kongress zu empfehlen, damit er sagt, dass der Seemann aufhören soll, Sklave und Leibeigener zu sein. Es wird nichts verlangt, was die anderen Arbeiter nicht schon lange haben. Wenn die Seeleute eine gute Organisation haben sollen, müssen sie zuerst freie Leute sein. Sklaven organisieren sich nicht, sie machen Aufstände, dazu sind aber die Seeleute zu schwach. Es gehört nicht viel Kourage dazu, die Sache vorzubringen. Ich weiss, dass der überwiegende Teil der Menschheit nicht ahnt, unter welcher Knechtschaft die Seeleute leiden. Wenn sie nicht aufhört, könnten wir nicht weiter unsere Söhne zur See schicken und müssten sagen, dass die Japaner und Chinesen sich des Berufes bemächtigen sollen. Die amerikanische Organisation legt grosses Gewicht auf diese Sache; ich schrieb auch deshalb einen Brief an Jochade. Nur wegen dieses Gegenstandes bin ich nach Europa gekommen. Jochade aber sagte mir, dass er den Brief nicht bekommen habe. Wenn die amerikanischen Seeleute gewusst hätten, dass dieser Antrag nicht erörtert wird, hätten sie nicht 5 Cents für die Delegation ausgegeben und ich hätte nicht 10 000 Meilen weit reisen müssen.

**Forstner:** Wir alle sind in der Sache einer Meinung; da aber die Zeit schon sehr vorgerückt ist, beantrage ich Schluss der Beratung und Einsetzung eines dreigliedrigen Komitees, das die Resolution einer redaktionellen Aenderung unterziehen und dem Kongress unterbreiten soll. Ich glaube, damit dürfte auch Furuseth einverstanden sein.

**Vorsitzender:** Ich schlage vor, dass Amerika, Schweden, Deutschland und der Zentralrat je einen Vertreter mit gleichem Rechte in das Komitee entsendet und Wilson, wenn er kommt, in das Komitee eintritt.

Dieser Antrag wird mit allen gegen die Stimme Dänemarks angenommen.

**Vorsitzender:** Da niemand mehr zum Worte gemeldet ist, sind unsere Arbeiten beendet und wir hoffen, dass sie von gutem Erfolge begleitet sein werden. Die Konferenz ist geschlossen.

Schluss  $\frac{1}{4}$ 8 Uhr abends.



# VI. Internationaler Transportarbeiter-Kongress vom 26. bis 29. August 1908.

## Erster Tag.

26. August. Beginn  $\frac{1}{2}$ 10 Uhr vormittags.

**Jochade:** Im Auftrage der Zentralleitung der Internationalen Transportarbeiter Federation eröffne ich hiermit den sechsten internationalen Transportarbeiterkongress und heisse alle Gäste und Delegierten herzlich willkommen.

Wir kommen zur Festsetzung der Tagesordnung. Wünscht jemand Abänderungsvorschläge zu der gedruckt vorliegenden zu machen? (Pause.) Eine Einwendung wird nicht erhoben.

Es wird nun abgestimmt und die Tagesordnung einstimmig angenommen. Die Tagesordnung lautet:

1. Konstituierung des Kongresses und Aufstellung der Präsenzliste.
2. Geschäftsbericht der Zentralleitung.
3. Die Pläne der international vereinigten Reeder und welche Abwehrmassnahmen sind zu treffen?
4. Die Einwirkung der verschiedenen Formen der Interessenvertretung auf den wirtschaftlichen Kampf der Eisenbahner.
5. Die Fachpresse der Transport- und Verkehrsarbeiter im allgemeinen.
6. Besprechung und Beschlussfassung über die gestellten Anträge.
7. Wahlen und Festsetzung des nächsten Kongressortes.

**Jochade:** Wir haben nun die Geschäftsordnung festzusetzen. Sie liegt gedruckt vor; werden Abänderungen gewünscht? (Pause.) Es ist dies nicht der Fall.

Die Geschäftsordnung lautet:

1. Die Mandate der Delegierten werden von jeder Nationalität besonders geprüft; im Falle einer Uneinigkeit entscheidet der Kongress.
2. Es werden zwei Vorsitzende mit gleichen Rechten für die ganze Dauer des Kongresses gewählt.
3. Es werden zwei Schriftführer für die ganze Dauer des Kongresses gewählt.
4. Die Meldungen zum Wort haben schriftlich zu erfolgen und erhalten die Redner nach der Reihenfolge der Anmeldung das Wort.
5. Alle Anträge, ausser denen zur Geschäftsordnung, sind schriftlich einzureichen.
6. Die Abstimmung erfolgt bei minder wichtigen Beschlüssen nach Nationen, dagegen bei wichtigen Beschlüssen nach der Zahl der von den Organisationen vertretenen Mitglieder.
7. Der Kongress tagt von 9 bis 1 Uhr und von 3 bis 6 Uhr.