

Internationale Transportarbeiter-Federation

Protokoll

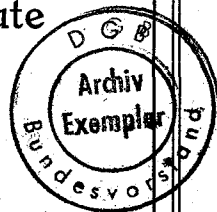
über die

**Verhandlungen des VII. Internationalen
Transportarbeiter-Kongresses**

sowie der

**Konferenzen
der Hafendarbeiter und Seeleute**

**Abgehalten in Kopenhagen
vom 23. bis 27. August 1910**



Bericht des Zentralrats

für 1908, 1909, 1910

17160-1537P

**NEDERLANDSCH VERBOND
VAN
VAKVEREENIGINGEN**

Verlag von H. J. J. J. J. J.
Berlin S.-O. 16, Engel-Platz 21, II.
1911

Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
Anträge zum Internationalen Kongress	29
Antrag auf Ausschluss der bürgerlichen Presse	37
Antrag Branconi-Remiszeg	41, 46, 67
Aktionen der Unternehmerverbände. Ref.: P. Müller-Berlin	47
Anträge 2, 3, 4, 5 und 8	65
Bericht des Zentralrats	39
Beschuldigungen gegen den Norwegischen Seemannsverband	61, 67
Decharge-Erteilung	46
Eisenbahner in Bulgarien	14
Entwicklung der I. T. F.	17
Einheitsorganisation in Deutschland	28
Feststellung der Präsenzliste	35, 52
Form der Landesorganisationen. Ref.: J. Döring-Berlin	56
Geschäftsordnung des Kongresses	36
Hafenarbeiter in Frankreich	11
Informationsorgan	27
Kassenübersicht der I. T. F.	23
Konferenz der Seeleute	60, 63
Konferenz der Hafenarbeiter	61, 64
Organisationsverhältnisse der Hafenarbeiter in Holland	17
Resolution Le Guennic-Frankreich	55
Referat bez. der Seeleute. Ref.: A. Furuseth - San Francisco	68
Resolution Furuseth - San Francisco	72
Referat bez. der Hafenarbeiter. Ref.: Ch. Lindley - Stockholm	73
Resolution Ch. Lindley - Stockholm	76
Referat bez. der Transportarbeiter, Strassenbahner und Kraftwagenführer. Ref.: H. Dreher - Berlin	77
Resolution H. Dreher - Berlin	87
Referat bez. der Eisenbahner. Ref.: L. Brunner - Berlin	88
Resolution L. Brunner - Berlin	105
Streikklausel	6
Tätigkeit im Internationalen Sekretariat	7
Tagesordnung des Kongresses	37
Urteilsspruch der Confederazione del Lavoro bez. der italienischen Eisenbahner	16
Wahlen und nächster Kongressort	105



Wir wären Ihnen ausserordentlich verbunden, wenn Sie ohne unsre bescheidene Beihilfe die vorgelegten Fragen auf dem Kongress behandeln und darüber entschliessen möchten, da diese für unsre nationalen Interessen von so hervorragender Bedeutung sind.

Manot.

Die Ausländische Gruppe der Russischen Eisenbahner

sendet den Mitgliedern des VII. Internationalen Transportarbeiter-Kongresses ihre besten Wünsche und hofft, dass nach wenigen Jahren die russischen Transportarbeiterorganisationen auch imstande sein werden, ihre Delegierten auf die Kongresse der I. T. F. zu schicken.

Hoch die internationale Solidarität der Arbeiterschaft!

Paris, den 20. August 1910.

V. Romanow. Alexander Paulisch.

Stavanger-Norwegen.

Glück zu der Arbeit für die Seeleute der Welt.

Norsk Sjømands Forbund. Jansen.

Fiume-Ungarn.

Brüderliche Grüsse senden die maritimen Organisationen in Fiume.

Buffalo-Nordamerika.

Eine Massenversammlung der Seeleute von den Grossen Seen im Streik für ihre Freiheit sendet dem Kongress brüderliche Grüsse und hofft, der Kongress möge seinen Teil zur Befreiung der Arbeiter der Welt beitragen.

V. A. Olander.

Boston-Nordamerika.

Amerika sendet Grüsse und hofft, Eure Verhandlungen werden zum Vorteil der ganzen Welt sein.

Frazier.

Madrid-Spanien.

Die Eisenbahner Spaniens senden den Delegierten des Internationalen Transportarbeiter-Kongresses brüderliche Grüsse. Hoch die internationale Union!

Barrio.

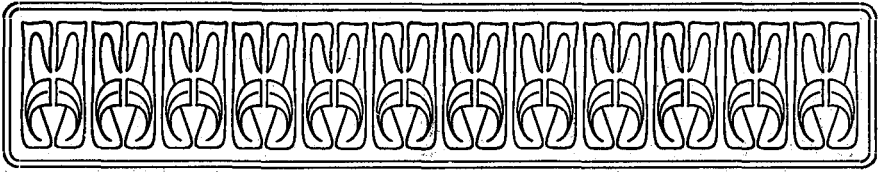


Bericht des Zentralrats

für 1908, 1909, 1910



NEDERLANDSCH VERBOND
VOOR
VAKVEREENIGINGEN



Das Jahr 1908 war ein Krisenjahr und besonders Handel und Schifffahrt standen bis in das Jahr 1909 hinein unter dem starken Einfluss einer geschäftlichen Depression. Ende 1909 machte sich eine Besserung bemerkbar, die auch heute noch anhält. Hoffentlich bleibt es dabei.

Nicht in allen Zweigen des Verkehrs- und Transportwesens waren die Wirkungen der Krise gleich verheerend. Am meisten litten die Arbeiter im Schifffahrtsbetrieb, am wenigsten die Eisenbahner. Auch die Transporter wurden in einzelnen Ländern sehr stark von der Krise berührt. Nähere Einzelheiten sind aus den von den Organisationen erstatteten Berichten zu ersehen.

Neben der Krise wirkte auch die Einführung von Arbeitskräfte sparenden Maschinen im Hafenbetrieb einzelner Länder in ganz bedenklicher Weise auf die Arbeitsgelegenheit ein. Beim Löschen von Getreide, Kohlen und Erz verwendet man in vielen Häfen mehr oder weniger vollkommene Maschinen, sogar der Magnet wird in neuerer Zeit als Hebekraft beim Laden und Löschen von Eisenteilen, Maschinen usw. verwandt. Dabei stehen wir erst am Anfänge der technischen Entwicklung im Hafenbetriebe. Unzweifelhaft wird die Verminderung der Arbeitskräfte im Hafenbetriebe mit der Zunahme der Maschinen eine noch grössere werden, wie sie heute bereits in einzelnen Häfen ist.

Die Arbeitgeber sind selbstverständlich bemüht, die Vorteile der Maschinenarbeit allein für sich einzuheimsen, besonders in den Häfen, wo ihnen nur schwache Organisationen gegenüberstehen. In den meisten Häfen, die hierfür in Betracht kommen, ist es leider so. Es wird der ganzen Kraft und der vollen Aufmerksamkeit der Organisationen bedürfen, dafür zu sorgen, dass der Profit nicht allein in die stets geöffneten Taschen der Schifffahrtskapitalisten verschwindet.

Den Arbeitgebern ist es gelungen, in den verfloßenen beiden Jahren, die ihren Bestrebungen so überaus günstig waren, ihre Organisationen auszubauen und zu kräftigen. Es ist die von den deutschen Reedern mit so viel Opfer, Mühe und Fleiss angestrebte internationale Organisation der Reeder, Makler und Stauer zustande gekommen; sie trägt den stolzen Namen: „Internationale Shipping Federation“. Der Sitz der „I. Sh. F.“ befindet sich in England. Das Kuratorium ist aus Vertretern aller angeschlossenen Nationen zusammengesetzt. Mit Ausnahme der Reedereien derjenigen Länder, die durch gesetzliche Bestimmungen ein internationales Inverbindungtreten der Arbeitgeberverbände nicht gestatten und einiger anderer, haben sich alle Reedervereinigungen der „I. Sh. F.“ angeschlossen. Ueber die Absichten dieser

Organisation haben wir in unserm letzten Bericht bereits das Nötige gesagt; es kann dem noch hinzugefügt werden, dass eine Streikentschädigungskasse eingeführt wurde, dass, wenn in einem Hafen Differenzen entstehen, sofort ein Streikbrecher-Schiff, von denen mehrere angeschafft sind, hingelegt wird und dass die in den Häfen festangestellten Kontraktarbeiter in Zukunft die Ehre haben sollen, sich auf diesen Schiffen einzuquartieren und Streikbrecher zu spielen.

Uebrigens haben sich die Unternehmer auch nach anderer Seite gesichert. In den Charters haben sie nachfolgende Streikklausel aufgenommen:

„Falls bei Anknft des Dampfers im Ladehafen ein Streik ausgebrochen oder eine Aussperrung verhängt ist, wodurch die Ladung des Dampfers in Uebereinstimmung mit dem Charter verhindert wird, und ein etwaiger Konflikt nicht innerhalb Stunden nach Anknft des Dampfers, gleichviel ob auf dem Ankerplatz oder nicht, beendet ist, oder falls Konflikte nach Anknft des Dampfers ausbrechen und in solchem Falle nicht innerhalb Stunden nach Ausbruch geregelt sind, verliert der Charter seine Gültigkeit, wenn nicht der Charterer sich verpflichtet, Liegegeld pro Stunde (Tag für Tag zahlbar) für jede Stunde zu zahlen, die die in dem Charter vorgesehene Ladezeit überschreitet.

Ladung, die vor der Annullierung des Charters an Bord genommen ist, kann nach Belieben des Eigentümers entweder auf eigene Kosten, aber auf des Schiffes Gefahr in Barken oder anderweitig gelöscht werden, oder die Ladung kann umgeschifft oder zum Faktorenpreise übernommen werden, oder sie kann am Bestimmungsort zu dem Frachtsatz und unter den anderen im Frachtsatz vorgesehenen Bedingungen abgeliefert werden, indem der Eigentümer das Recht behält, von und nach anderen Häfen zu komplettieren.

Falls bei Anknft des Dampfers im Löscharafen ein Streik oder eine Aussperrung ausgebrochen ist oder während der Löscharbeiten ausbricht, wodurch das Löschen in Uebereinstimmung mit dem Charter verhindert wird, und falls solche Konflikte nicht innerhalb . . . Stunden nach Anknft des Dampfers oder nach Ausbruch des Streiks oder der Aussperrung beendet sind, so muss der Empfänger nach Ablauf dieser Periode Tag für Tag, wie oben erwähnt, Liegegeld bezahlen oder angeben, in welchem anderen Hafen (jedoch nicht über . . . Meilen Segel-Entfernung desselben Landes, den der Dampfer sicher erreichen oder wo er in der gewöhnlichen Weise löschen kann) er die Ladung oder den Rest der Ladung zu löschen wünscht, und zwar auf Kosten des Eigentümers, aber auf die Gefahr des Empfängers. Falls der Empfänger eine solche Angabe unterlässt oder sich weigert, Liegegeld zu zahlen, oder die Löscharbeiten können in dem angegebenen Hafen nicht vorgenommen werden, so hat der Dampfer das Recht, den nächsten zugänglichen Hafen anzulaufen, in dem die Löscharbeiten ohne Hindernisse vorgenommen werden können und kann dort die Ladung auf die Gefahr des Empfängers, aber auf Kosten des Schiffes löschen.“

Diese „Streikklausel“, die in ihren Konsequenzen jeden Schaden der durch einen Streik oder dergleichen, ja selbst der durch eine von den Reedern vorgenommene Aussperrung entstehende Schaden dem Empfänger oder Verlader aufhalst, ist zwar noch nicht überall zur Einführung gelangt. Allein, was will das besagen? Die Reeder haben gezeigt, dass sie etwas durchzusetzen vermögen, wenn sie wollen, und die „I. Sh. F.“ ist noch jung, ihr Einfluss wird sich in vollem Umfange erst später bemerkbar machen.

Auf jeden Fall hat sich uns ein Gegner gegenübergestellt, der nicht unterschätzt werden darf, der unsre vollste Aufmerksamkeit und unser grösstes

Interesse verdient und wachhalten muss. Auf die Hilfe der Regierung, darf da kein Gewicht gelegt werden; keine andre Macht wird imstande sein, die mit so viel Raffinement ausgearbeiteten Pläne, die geradezu eine Gefahr bilden für die Kulturentwicklung, zunichte zu machen, als unsre Organisationen auf internationaler Basis. Das hat uns in allen Fällen als Richtschnur zu dienen.

Auch im Transportgewerbe macht sich ein engerer Zusammenschluss der Arbeitgeber, sowohl national wie international, schon bemerkbar. Eine internationale Verbindung besteht vorläufig nur zwischen einzelnen Ländern, aber wie lange noch, dann reichen diese Fäden auch nach andern benachbarten und überseeischen Ländern hinüber.

Bei den Eisenbahnern fehlt heute noch eine internationale Organisation der Arbeitgeber, aber dafür funktioniert die gegenseitige Verständigung der Verwaltungen und Regierungen vortrefflich, so vortrefflich, dass es mit der persönlichen Freiheit der Eisenbahner als Staatsbürger und mit ihren Rechtsverhältnissen immer schlechter wird.

Aehnlich so geht es den Strassenbahnern und andern Verkehrsarbeitern.

Wir werden der weiteren Entwicklung der Organisationen der Arbeitgeber, soweit sie speziell für uns in Betracht kommen, die grösste Aufmerksamkeit zuwenden müssen. Die Organisationen sämtlicher Länder sollten sich daran beteiligen und uns fortlaufend über den Stand der Dinge unterrichten.

Das Erstarken der Organisationen der Arbeitgeber und die wirtschaftliche Depression hatten in einigen Ländern zur Folge, dass die Arbeitgeber versuchten, die Löhne herabzusetzen oder die unbequem gewordenen Organisationen der Arbeiter zu vernichten. Solche Kämpfe entspannen sich in Schweden und Nordamerika, dort auf den Great Lakes. Diese beiden Kämpfe, die um die Existenz der Organisationen der Hafearbeiter bzw. Seeleute geführt wurden, bilden die hauptsächlichsten Vorgänge in den verfloßenen beiden Jahren. Im allgemeinen verlief diese Periode, im Vergleich zu der von 1906/07, sehr ruhig. Immerhin fanden doch eine grosse Zahl Kämpfe statt, die sich aber mit wenigen Ausnahmen nur örtlich beschränkten. Zu diesen Ausnahmen gehört der Kampf der Postbeamten in Frankreich mit daraus resultierendem Kampf der „inscrits maritimes“ und der Hafearbeiter. Ueber alle Kämpfe ist, soweit uns Berichte darüber zuzugingen, in ausführlicher Weise im „Wochen-Bericht“ und im „Korrespondenzblatt der Internationalen Transportarbeiter Federation“ geschrieben worden, so dass wir uns hier ein näheres Eingehen darauf ersparen können. Soviel steht aber fest, die aufsteigende Konjunktur wird neue und — verhehlen wir uns das nicht — schwere Kämpfe bringen, die uns schon jetzt alle Massnahmen treffen lassen, um allen Anforderungen, die in solchen Zeiten an uns als internationales Sekretariat gestellt werden, auch gewachsen zu sein. Wir fürchten unsre Feinde, die verbündeten Kapitalisten zu Wasser und zu Lande, nicht; mögen sie kommen, wir sind gerüstet!

Die Tätigkeit im Internationalen Sekretariat beschränkte sich hauptsächlich auf die Durchführung der Beschlüsse des Wiener Kongresses, d. h. auf die Erhebungen über die Lohn-, Arbeits- und Rechtsverhältnisse der Eisenbahner, Strassenbahner, Hafearbeiter, Seeleute, Chauffeure und Transportarbeiter. Die Bearbeitung des eingegangenen Materials verursachte viel Arbeit. Neben diesen Arbeiten wurde noch eine erhebliche Zahl von Wünschen um

Auskunft berücksichtigt, die sich hauptsächlich auf alle möglichen Fragen bezüglich der Lohn-, Arbeits- und sozialpolitischen Verhältnisse bezogen, wodurch wiederum oft Umfragen notwendig wurden. Unter andern Dingen mussten wir uns auch mit dem Problem der Arbeitsvermittlung beschäftigen, da wir von England aus aufgefordert wurden, über diese Angelegenheit, die vor einiger Zeit dort ganz besonders akut war, genaue Auskunft zu geben.

Neben dieser informatorischen Tätigkeit versuchten wir auch, die Beschlüsse des Wiener Kongresses, soweit sie die Seeleute betrafen, zur Durchführung zu bringen. Leider müssen wir gestehen, dass wir durch das Verhalten einiger Seemanns-Organisationen daran verhindert wurden, denn diese Organisationen liessen uns im unklaren darüber, ob sie es mit der I. T. F. ehrlich meinten oder nicht. Den Anstoss hierzu gab ein Bericht des Secretary-Treasurer von der International Seamen's Union of America, Mr. Wm. H. Frazier-Boston, im „Coast Seamen's Journal“ Nr. 2003, in dem es wie folgt heisst:

As instructed by the last convention, I have opened up correspondence with some of the European unions, with a view of arranging for an International Conference of Seamen. Mr. J. Havelock Wilson has taken the matter up with the European unions and has kindly offered himself as European Secretary to try and get such a conference. He has suggested Cardiff for the meeting, sometime in 1910.*)

With best wishes and kindest regards, I am
Boston, Mass., Feb. 1, 1909.

Fraternally,

Secretary-Treasurer, I. S. U. A.

Wm. H. Frazier,

Wir waren sehr erstaunt über dieses Arrangement, da die I. S. U. A. der I. T. F. angehörte und auch Mr. Furuseth zu unserm internationalen Kongress in Wien entsandt hatte, der also wissen musste, dass der nächste internationale Kongress auf Beschluss in Kopenhagen im Jahre 1910 stattzufinden habe. Uns wurde von der Absicht der Herren Wilson, Furuseth und Frazier keine Mitteilung gemacht. Dagegen fanden wir bald darauf im „Baut Skib“ Nr. 26 vom 26. 6. 1909, dem Organ für den „Norsk Sjømands Forbund“, Stavanger, folgenden von Herrn Olaf L. Barstad veröffentlichten Artikel:

Sjömændenes verdenskongres 1910.

Paa foranledning af mr. Andrew Furuseth, præsident for „The International Seamens Union of America“, skrev jeg til det danske og svenske sjømandsforbund for at forespørge, hvorledes deres organisation stilled sig til det paatænkte verdensmøde af sjøfolk.

Herpaa har jeg modtaget nedenstaaende svar fra formanden i Sjømændenes Forbund i Danmark, hr. S. V. Andersen, og fra Svenska Sjømands- og Eldareförbundets præsident og rigsdagsmand, Charles Lindley.

*) Durch den letzten Kongress beauftragt, bin ich mit einigen der europäischen Verbände in Korrespondenz getreten zu dem Zwecke, eine internationale Seemannskonferenz zu arrangieren. Mr. Havelock Wilson hat die Sache mit den europäischen Verbänden aufgenommen und hat sich gütigst zum europäischen Sekretär angeboten, um das Zustandbringen einer solchen Konferenz zu versuchen. Er hat Cardiff für die Versammlung 1910 vorgeschlagen.

Mit besten Grüßen und Wünschen

gez. Wm. H. Frazier, I. S. U. S.
Sekretär-Schatzmeister.

Kjöbenhavn K. 3. 6. 09.

Til

Norsk Sjømands Forbund, Stavanger.

Herr Olaf L. Barstad.

Besvarende Deres ærede forespørgsel af 28. frg. angaaende vor deltagelse ved den paatænkte verdenskongres for famtlige sjømandsforeninger, i samme anledning tillader jeg mig herved paa vort forbunds vegne at meddele Dem, at der temmelig sikkert vil blive afholdt international sjømandskongres det næste aar her i Kjöbenhavn, og som følge heraf maa vi først aivente resultatet af de paa kongressen fremkomne forhandlinger og beslutninger, forinden vi kan tage nogen bestemt afgjölrelse om vor deltagelse i den paatænkte verdenskongres for samtlige sjømandsforeninger.

Med hoiagtelse

S. V. Andersen.

* * *

Stockholm, 18. juni 1909.

Norsk Sjømands Forbund, Stavanger.

Hr. Olaf L. Barstad.

Vi har altid ställt oss sympatiske då det gjällt att träffa samman til internationella konferenser. Redan 1896 vore vi med på att sända representant till den första internationella sjömans- och hamnarbetarekonferensen i London, och har sedermera varit närvarande vid de flästa som afhällits. Tror därför, att om en sådan konferens skulle komma til stånd, så skall detta icke möta något hinder från vår sida.

— — Det förefaller oss likväl som om en dylik anordnad konferens nästa år, skulle komma att stå i strid med den stora internationella transportbetarekongressen som afhållas i Köpenhamn nästa år. Jag har icke håller hört något från Wilson in denna sak, men af ett bref som jag erhållit från Furuseth, fremgår att han tycks fått den föreställningen, a den internationella kongressen skulle blifva framflyttad til i år. Det hela torde därför bero paa något missförstånd, skulle man det oakat på alvar tänka på att afhålla en dylik konferens i England, så tror jag nog att vi icke skola ställa oss afvisande.*)

Med kollegial hälsning

Charles Lindley.

Aus den Bemühungen des Herrn Olaf L. Barstad geht klar hervor, dass er auf eine Anregung des Herrn Furuseth hin handelte, vielleicht nach einer

*) Der Seemanns-Weltkongress 1910.

Auf Anlass des Herrn Andrew Furuseth, Präsident für „The international seamens Union of America“ schrieb ich an den dänischen und den schwedischen Seemannsverband, um anzufragen, wie deren Organisationen sich zu dem geplanten Seemanns-Weltkongress stellen.

Hierauf habe ich untenstehende Antworten vom Vorsitzenden des „Sjömandenes Forbund i Danmark“ Herrn S. V. Andersen und vom Präsidenten des „Svenska Sjömans- und Eldareförbundet“ Herrn Reichstagsabgeordneten Charles Lindley erhalten.

* * *

Copenhagen K. 3. 6. 09.

An

Norsk Sjømands Forbund, Stavanger.

Herrn Olaf L. Barstad.

Als Antwort auf Ihre geschätzte Anfrage v. 28. v. M. betreffs unserer Beteiligung am geplanten Weltkongress für alle Seemanns-Vereine, erlaube ich mir Ihnen hierdurch für unseren Verband mitzuteilen, dass im nächsten Jahre zicmlich sicher hier in Copenhagen ein internationaler Seemannskongress abgehalten wird, weshalb wir vorerst das Resultat der auf dem Kongresse vor-

ganz bestimmten Richtung, die dahin ging, den Zentralrat der I. T. F. bei dieser ganzen Aktion auszuschalten. Dass diese Absicht bei Herrn Furuseth bestand, wurde uns zur Gewissheit, als wir seinen Aufruf vom 30. August 1908, gerichtet „To the World's Seamen“, vor Augen bekamen. Dieser Aufruf wurde sämtlichen Seemanns-Organisationen zur Veröffentlichung zugestellt, jedoch unterliess es Herr Furuseth, auch dem internationalen Sekretariat ein Exemplar zuzustellen. Ob dies irrtümlich oder absichtlich geschah, vermag nur Herr Furuseth zu erklären. Dem internationalen Sekretariat wurde von einer andern Seite ein Exemplar übermittelt. Der Aufruf enthielt am Schluss folgende Sätze:

It is the hope of the organized seamen of America that you will place this matter before your organization at the earliest possible moment and open correspondence with me on the subject matter, and if it is possible for your organization to be represented at such a meeting.

We would suggest that such a meeting be held in Copenhagen, Denmark, a few days prior to the convention of the International Transport Workers' Federation, in August 1910, the date to be fixed later.

Hoping that I will hear from you at an early date, and that you will be able to assure me that your organization will be willing to meet at the time and place above mentioned, we are.** (Note Seite 11.)

For the Freedom and Unity of the World's eamen,

Andrew Furuseth,

International Seamen's Union of America.
Wm. H. Frazier, Secretary.

Nunmehr sah sich der Zentralrat veranlasst einzugreifen. Im „Wochen-Bericht“ Nr. 16. vom 4. Oktober 1909 nahm der Zentralrat in folgender Weise zu dem Aufruf Stellung: „Nach obigen Sätzen zu urteilen, gewinnt es den Anschein, als wenn unsre amerikanischen Freunde wirklich unter Ausschaltung des Zentralrats der I. T. F. auf eigene Faust eine Zusammenkunft arrangieren möchten, wogegen wir entschieden protestieren müssen. Wir warnen alle uns angeschlossenen Seemanns-Organisationen, sich auf etwas einzulassen, was mit den auf unseren internationalen Kongressen beschlossenen Grundsätzen in Widerspruch steht. Es ist nichts dagegen einzuwenden, wenn eine Organisation ver-

gebrachten Verhandlungen und Beschlüsse abwarten müssen, bevor wir einen endgültigen Beschluss über unsere Beteiligung an dem geplanten Weltkongresse für alle Seemannsvereine treffen können.

Mit Hochachtung

(gez.) S. V. Andersen.

* * *

Stockholm, 18. Juni 1909.

An

Norsk Sjömands Forbund, Stavanger.

Herrn Olaf L. Barstad.

Wir haben dem Zusammentreffen auf internationalen Konferenzen stets sympathisch gegenüber gestanden. Bereits 1896 waren wir mit dabei, einen Vertreter zur ersten Seemanns- und Hafenarbeiterkonferenz in London zu entsenden und sind wir später bei den meisten der abgehaltenen Konferenzen zugegen gewesen. Ich glaube deshalb, dass, falls eine solche Konferenz zustande kommt, diese von unserer Seite keine Hindernisse finden wird.

Es will uns trotzdem erscheinen, als ob eine derart angeordnete Konferenz im nächsten Jahre, mit dem grossen internationalen Transportarbeiterkongress, der im nächsten Jahr in Copenhagen abgehalten wird, kollidieren muss (in Streit steht). Von Wilson habe ich in dieser Sache auch nichts gehört, aber aus einem Briefe, den ich von Furuseth erhalten habe, geht hervor, dass er

sucht, die angeschlossenen Organisationen über ihre Absicht zu informieren, aber weitere Massnahmen stehen ihr nicht zu.“

Die Leitung der amerikanischen Seemanns-Union sah sich darauf veranlasst, uns mitzuteilen, dass es ihr nicht darum zu tun war, über den Kopf der Federation hinweg zu handeln; aber wir waren und sind auch heute noch der Meinung, dass die Massnahmen des Herrn Furuseth ohne Hinzuziehung des Zentralrats der I. T. F. — sagen wir mal — nicht korrekt waren, weil wir kein schärferes Wort gebrauchen wollen. Wir mussten auch aus dem Grunde endlich an der Aufrichtigkeit der Leitung der I. S. U. A. uns gegenüber zweifeln, weil für die letzte Hälfte des Jahres 1908 und für das Jahr 1909 keine Beträge mehr an die I. T. F. bezahlt worden waren; jedenfalls war dieses Ursache genug, zu glauben, die I. S. U. A. wollte nichts mehr mit der I. T. F. zu tun haben. Heute sind alle Beiträge bezahlt. Hingegen hat die englische Sailors and Firemen's Union auch bis heute noch nicht ihre seit 1908 rückständigen Beiträge entrichtet.

Wir haben die obigen Vorgänge hier deshalb geschildert, um daran zu zeigen, dass es uns unter solchen Umständen sehr schwer gemacht war, die in Wien gefassten Beschlüsse bezüglich der Seeleute auch praktisch zur Durchführung zu bringen.

Ein anderer Fall, der uns sehr eingehend beschäftigte, betraf die Hafentarbeiter in Frankreich. In unserm Bericht für 1906/07 teilten wir mit, dass die Organisation der französischen Hafentarbeiter aus der I. T. F. ausgetreten sei, weil sie mit verschiedenen Einrichtungen derselben nicht einverstanden war. Diese Differenzen gaben Anlass zu einer Diskussion auf dem Kongress der Hafentarbeiter in Dünkirchen im Juli 1908 und zur Annahme folgender Resolution:

1. Die Internationale Transportarbeiter Federation sollte die Beiträge aller Organisationen egalisieren, denn die französischen Kongressisten können nicht zugeben, dass man die Hafentarbeiter $7\frac{1}{2}$ Centimes zahlen lässt, während die Eisenbahner, die Inscrits Maritimes und andere nur 5 Centimes per Mitglied und per Jahr zahlen, weil so die einen auf Kosten der anderen von einer Reduktion der Beiträge profi-

anscheinend den Eindruck gewonnen hat, dass der internationale Kongress bereits in diesem Jahre abgehalten werden solle. Das Ganze dürfte deshalb irgendwie auf Missverständnis beruhen; sollte man jedoch dessen ungeachtet ernstlich daran denken, eine solche Konferenz in England abzuhalten, dann glaube ich wohl, dass wir uns nicht ablehnend verhalten werden.

Mit kollegialem Gruss

Charles Lindley.

**) Die organisierten Seeleute Amerikas hoffen, dass Sie die Sache sobald als möglich Ihrer Organisation unterbreiten werden und dass Sie mit mir in Korrespondenz treten werden wegen der Angelegenheit, und dass Sie, wenn irgendmöglich, bei einer solchen Versammlung vertreten sein werden.

Wir möchten vorschlagen, eine derartige Versammlung in Kopenhagen, Dänemark, einige Tage vor dem Internationalen Kongress der Transportarbeiter im August 1910 abzuhalten. Datum wird später noch bestimmt werden.

In der Hoffnung, dass ich bald von Ihnen hören werde und dass Sie mich versichern können, dass Ihre Organisation zu oben erwähnter Zeit und an oben erwähntem Ort vertreten sein wird, zeichnen wir

Für die Freiheit und Einheit der Seeleute aller Welt

Andrew Furuseth,

International Seamen's Union of America.
Wm. Frazier, Sekretär.

tieren, da der eine Teil in der Minorität ist und man vergisst, dass dieselben Rechte auch dieselben Pflichten nach sich ziehen.

2. Die der Internationalen Transportarbeiter Federation angeschlossenen Landesorganisationen sollten mit einem gewissen Spielraum in Sektionen eingeteilt werden, um eine internationale Propaganda innerhalb derselben zu erleichtern, die zwischen Körperschaften derselben Gattung intensiver und kräftiger ist.

3. Jede Berufsorganisation der gleichen Kategorie oder der gleichen Spezialität sollte das Recht haben, auf Kongressen zusammen zu treten, um die Annäherung zwischen den verschiedenen Landesorganisationen zu erleichtern, die z. B. dieselben Schwierigkeiten bei ihren Kämpfen zu überwinden haben, die dieselben Solidaritätsanforderungen stellen und die zuweilen zusammen zu treten wünschen, um sich besser kennen zu lernen und um die Verteidigungs- und Kampfmittel etwa benachbarter Gegenden zu vereinigen, die gegen dieselben Gegner kämpfen, gegen die die Massnahmen, die die verschiedenen Häfen der verschiedenen Nationalitäten in Uebereinstimmung mit einander nehmen, diejenigen Resultate erzielen könnten, die wir immer erwarten und die wir nicht erlangen können, weil wir weder vorbereitet noch organisiert sind, wie wir es sein sollten.

4. Um ferner die Rechtlichkeit ihrer Absichten zu bestätigen und um zu beweisen, dass sie niemals eine Spaltung haben schaffen wollen und obgleich die Sachlage des finanziellen Budgets weitere Unkosten nicht zulässt, beschliessen die Kongressisten dennoch, sich von neuem der I. T. F. anzuschliessen, sobald dieselbe die betreffenden Aenderungen in ihrem internationalen Organismus hat eintreten lassen, der nicht genügt, um die Entwicklung jeder Spezialität zu fördern, die sich durch erhöhte Propaganda neue Waffen schmieden könnten, um die Gegner kräftiger zu bekämpfen, die von Tag zu Tag kühner werden in Anbetracht des geringen Einverständnisses, des Mangels an Initiative und an Solidarität unter den Arbeitern, die sich nicht kennen, sich nicht verstehen und vergebens gegen die Aussperrungen angekämpft haben, die sie zerreißen und die bis heute noch starke Organisationen vernichten konnten und solche Körperschaften vernichteten, die ihnen nur mit ihren eigenen Verteidigungsmitteln begegnen konnten, die ungenügend sind, um die Verteidigung zu organisieren, auf welche wir stets hoffen, um den Manipulationen der Gegner begegnen zu können.

Diese Resolution soll gleich nach dem Kongress an den internationalen Sekretär abgesandt worden sein, aber durch irgend einen Umstand, den wir nicht ergründen konnten, gelangte das Schreiben nicht an seine Adresse. Unsre französischen Freunde, die doch das Schreiben abgesandt haben wollten, erkundigten sich auch nicht weiter nach seinem Schicksal. Erst der im Juni 1909 abgehaltene Kongress in Marseille rollte die Frage von neuem auf. Das Resultat war die Annahme folgender Tagesordnung:

Der in Marseille abgehaltene Kongress erkennt an, dass die Hafentarbeiter nicht gleichgültig bleiben dürfen gegenüber der in letzter Zeit geschaffenen internationalen Vereinigung der Reeder, die geschaffen worden ist, um die Hafentarbeiter in ihren gerechten Forderungen zu bekämpfen,

Es ist die Pflicht der Arbeiter, der Organisation der Unternehmer zu begegnen durch Schaffung der Basis einer internationalen Hafentarbeiter Federation, die durch die Zahl ihrer Mitglieder der Macht des Kapitals die Macht der Arbeit gegenüberstellen könnte.

Es wird beschlossen, dass der Zentralrat eine neue Aufforderung an die Internationale Transportarbeiter Federation erlässt.

Es wird der I. T. F. eine Frist von einem Monat gewährt, um auf die Tagesordnung des Kongresses in Dünkirchen eine Antwort zu geben.

Wenn die Antwort nicht mit den Beschlüssen des Kongresses übereinstimmt, soll der Zentralrat so schnell wie möglich die erforderlichen Schritte unternehmen zur Gründung einer Internationalen Federation.

Auf diese kategorische Aufforderung hin sah sich der internationale Sekretär veranlasst, sofort folgendes zu antworten:

Es wird in Punkt 1 verlangt, dass die Internationale Transportarbeiter Federation die Beiträge aller Organisationen egalisieren sollte, denn die französischen Kongressisten können nicht zugeben, dass man die Hafendarbeiter 7½ Centimes zahlen lässt, während die Eisenbahner, die Inscrits Maritimes und andere nur 5 Centimes pro Mitglied und Jahr zahlen. Das ist ein Irrtum, der vom Kameraden Manot zuerst verbreitet, aber von uns wiederholt richtig gestellt worden ist. Trotzdem wird an diesem Irrtum seitens einzelner unserer französischen Kameraden von den Hafendarbeitern krampfhaft festgehalten. In den §§ 4 und 5 des Statuts der Internationalen Transportarbeiter-Federation heisst es wie folgt:

Umfang der Federation.

§ 4.

Zum Beitritt in die Federation sind berechtigt alle Organisationen der Transportarbeiter, als da sind:

1. Eisenbahner.
2. Strassenbahner.
3. Im Fuhr- und Transportwesen beschäftigte Arbeiter.
4. Hafendarbeiter.
5. Seeleute.
6. Binnenschiffer und Flösser.
7. Maschinisten und Heizer.

Beitragsleistung.

§ 5.

Zur Bestreitung der der Federation erwachsenden Ausgaben haben die unter Ziffer 2—7 aufgeführten Organisationen einen Beitrag von 6 Pfg., die unter Ziffer 1 aufgeführten Organisationen (Eisenbahner) einen solchen von 4 Pfg. pro Mitglied und Jahr an die Federationskasse zu entrichten.

Es steht also ausdrücklich im Statut, dass die Eisenbahner anstatt 7½ Centimes nur 5 Centimes zu bezahlen brauchen, alle übrigen Kategorien bezahlen 7½ Centimes. Weshalb der Internationale Kongress in Amsterdam (1904) für die Eisenbahner eine Ausnahme gemacht hat, das wollen wir hier nicht erörtern, aber wir wollen erklären, dass wir bestrebt waren und sind, einen einheitlichen Beitrag für alle Organisationen an die Internationale Transportarbeiter Federation durchzuführen. Eine Aenderung kann aber nur der internationale Kongress beschliessen, wir als Zentralleitung haben nicht die Macht, den Beitrag zu erhöhen, zu erniedrigen, oder zu egalisieren. Hoffentlich beschliesst der internationale Kongress in Kopenhagen (1910) eine Egalisierung der Beiträge.

Zu Punkt 2 wäre zu bemerken, dass gegen eine Einteilung angeschlossener Organisationen derselben Gattung in Sektionen, zwecks Erleichterung der internationalen Propaganda, nichts einzuwenden ist.

Wir möchten Sie bitten, uns mitzuteilen, wie Sie sich die Einteilung in Sektionen innerhalb der internationalen Federation denken, vielleicht lässt sich dann über diesen Punkt sehr leicht eine Verständigung herbeiführen.

Zu 3. Auch wäre gegen die Arrangierung von Kongressen nichts einzuwenden, die zu dem Zwecke veranstaltet werden, um sich besser kennen zu lernen und um die Verteidigungs- und Kampfmittel etwa benachbarter Gegenden zu vereinigen, zu diskutieren und anzuwenden. Voraussetzung für solche Arrangements natürlich wäre, dass alle Handlungen und Beschlüsse nicht gegen die Grundsätze verstossen, die durch

die internationalen Kongresse angenommen worden sind. Die Grundsätze sind in einer Explication des résolutions des Congrès Internationaux dem Statut der internationalen Federation angefügt.

In Punkt 4 heisst es, dass die Kongressisten beschliessen, sich von neuem der internationalen Fédération anzuschliessen, sobald dieselbe die betreffenden Aenderungen in ihrem internationalen Organismus hat eintreten lassen. Das ist ein sehr unkorrekter Standpunkt und in der Fédération Nationale der französischen Hafentarbeiter auch sicher nicht üblich. Wir sind der Meinung, dass es für die Erledigung der ganzen Angelegenheit besser und praktischer gewesen wäre, die Fédération der französischen Hafentarbeiter wäre in der Internationalen Transportarbeiter Fédération verblieben, sie hätte dann auf den internationalen Kongressen ihre Wünsche vertreten können. Jetzt gehören die französischen Hafentarbeiter der internationalen Fédération nicht an, weshalb es sehr fraglich erscheint, ob der internationale Kongress überhaupt auf ihre Wünsche eingehen wird. Deshalb ist vor allen Dingen notwendig, wie es auch bei der Fédération Nationale der französischen Hafentarbeiter notwendig sein wird, die Fédération schliesst sich sofort der Internationalen Transportarbeiter Fédération wieder an, dann hat sie das Recht, Anträge zu stellen und eine Aenderung im internationalen Organismus anzustreben.

Die Drohung in der Tagesordnung des Kongresses von Marseille, dass, wenn unsere Antwort nicht mit den Beschlüssen des Kongresses der Hafentarbeiter Frankreichs übereinstimmt, ihr Zentralrat so schnell wie möglich die erforderlichen Schritte zur Gründung einer Internationalen Fédération der Hafentarbeiter unternehmen soll, regt uns weiter nicht auf, denn wir sind fest überzeugt, dass sich diese „internationale“ Fédération nur auf die Häfen Frankreichs beschränken wird. Die Hafentarbeiter in den anderen Ländern kennen ihre Pflicht besser als wie die in Frankreich. Aus diesem Grunde hat auch der Kamerad Routel mit seinem Versuch, eine internationale Fédération für Hafentarbeiter zu gründen, in keinem Lande Zustimmung gefunden. Gerade der Umstand, der so besonders in der Tagesordnung des in Marseille abgehaltenen Kongresses hervorgehoben ist, dass nämlich die Hafentarbeiter nicht gleichgültig bleiben dürfen gegenüber der in letzter Zeit geschaffenen internationalen Vereinigung der Reeder, veranlasst sie, unter allen Umständen an der Organisationsform der Internationalen Transportarbeiter Fédération festzuhalten.

Wir können keine andere Antwort geben, eine Aenderung des Beitrages kann nur der internationale Kongress beschliessen.

In der Hoffnung, dass unsere Antwort genügt und dass sie allen Ihren verbündeten Häfen bekannt gemacht wird, verbleibt mit Gruss

H. Jochade.

Der weitere Verlauf dieser Angelegenheit gestaltete sich so, dass der Generalsekretär Manot-Marseille, vielleicht infolge der Uebersetzung, in einer Weise den Sinn dieses Schreibens auslegte, die den Zentralrat veranlasste, dagegen zu protestieren. Da nun die Hafentarbeiter in Frankreich sich inzwischen der I. T. F. wieder angeschlossen haben, sie auch einen Delegierten zum Kongress senden wollen, so wird ja dort der Ort sein, sich über die Differenzpunkte eingehend zu unterhalten.

Eine andere Angelegenheit betraf die Eisenbahner Bulgariens. Von der Union Generale des Syndicats Ouvriers Bulgarie wurde uns eine Broschüre (jedenfalls auch noch anderen Gewerkschaften) mit dem Titel „Die Gewerkschaftsbewegung in Bulgarien von 1904 bis 1909“ übersandt, die ausserordentlich scharfe Angriffe auf den uns angeschlossenen „Bulgarischen Eisenbahnverband“ enthielt. Es heisst in der Broschüre:

In dem letzten im Juli abgehaltenen Kongresse des Eisenbahnervereins wurde folgendes gegen den Führer dieses Vereins, den jetzigen

Redakteur des Vereinsorgans, Illia Janulow, welcher unlängst Sekretär der Zentralkommission des Vereins der „freien“, „geeinigten“ Gewerkschaften war, entschleierte:

1. Illia Janulow hat von der jetzigen Regierung eine Bestechung von 20 000 Frs. erhalten, damit er dem bulgarischen Staate durch den Orientbahnerstreik, welchen er leitete, die Eroberung der Orientbahnen ermöglichte, zufolgedessen der Streik mit vollständigem Krach endete.

2. Während dieses Streiks hat Janulow von der Zentralkommission der „vereinigten“ Gewerkschaften ohne ihr Wissen einen Briefbogen mit der Inschrift der Zentralkommission genommen, hat darauf den Stempel der Kommission abgedruckt und an den Genossen Karl Legien in Berlin um Unterstützung für die Streikenden geschrieben. Genosse Legien hat ihm zufolgedessen 1000 Mark geschickt. Janulow dankte ihm auf dieselbe Weise. 15 Tage nach der Beendigung des Streiks versammelt sich die Zentralkommission, um sich mit den Angelegenheiten des Streiks zu beschäftigen. Man fragt Janulow, ob er vom Ausland irgendwelche Unterstützung erhalten, Erschrocken, dass die Kommission vielleicht von den 1000 Mark erfahren habe, gesteht er, dass er diese Summe erhalten hat. Als man von ihm aber Dokumente für die Verwendung dieser Summe verlangt, erklärt er, dass er keine solche Dokumente besitze, weil er von Niemanden Empfangsscheine erhalten konnte! Es hat sich nun erwiesen, dass diese 1000 Mark, welche für die kämpfenden Orientbahner hergeschickt wurden, in die Taschen Janulows verschwunden sind, so wie früher, im Jahre 1906, während des allgemeinen Ausstandes der bulgarischen Eisenbahner der grösste Teil der von Deutschland gesandten 10 000 Mark in die Taschen des damaligen Sekretärs der „freien“ Gewerkschaften und jetzigen ausgezeichneten Agenten der bulgarischen Regierung, oder wie er bei uns genannt wird — des bulgarischen Azews — Grigor Wassilew verschwand!

Auf die Weise nützen also diese unqualifizierten Typen ihre Verbindungen mit der Internationale! Es wäre charakteristisch noch hervorzuheben, dass diese Organisationen, — der Verein der „geeinigten“ Gewerkschaften und der Eisenbahnerverein seit ihres Bestandes bis jetzt für Streik zirka 20 000 Frs. verausgabt haben, von denen 15 000 Frs. sie als Unterstützungen von fremdländischen Organisationen und der Internationale herausgelockt haben! Dabei haben sie selbst aber durch kein Centimes die Arbeiterkämpfe in den anderen Ländern unterstützt.

Die Beschuldigungen waren, wie aus obiger wörtlicher Wiedergabe zu ersehen ist, derart, dass, wenn sie sich bewahrheiteten, es unmöglich gewesen wäre, den Verband mit einer solchen Leitung länger unter uns zu dulden. Wir übersandten deshalb der Leitung des Verbandes den Wortlaut der Anschuldigungen mit dem Ersuchen, sich dazu zu äussern. Wir erhielten darauf folgenden Bescheid:

Was die Verleumdungen anbetrifft, mit denen die Sektenanhänger uns überhäufen, so benutzen wir diese Gelegenheit, Ihnen folgendes mitzuteilen:

1. Da der Streik auf den Orientbahnen von Konstantinopel (Türkei) aus dirigiert wurde, konnte kein „Verrat“ in Bulgarien eindringen. Sie wissen aus unseren Briefen sowie aus denjenigen des Kameraden Rump (Präsident des Orientbahnen-Syndikats), dass jener Streik bereits vor der türkischen Revolution beschlossen war, auch vor dem Konflikt zwischen der Türkei und Bulgarien. Man wird keinen Erfolg haben, Sie irre zu führen. Die bulgarische Regierung, im Gegensatz zu dem, was sie bestätigt, hatte die strengsten Massnahmen gegen das Syndikat ergriffen. Wir hoffen, dass Sie in ihren Archiven nachsehen und dort das Gesagte bestätigt finden werden. Da der Streik der Regierung als Vorwand diente, sich gegen unseren Willen

der Orientbahnen zu bemächtigen, wollten die Sektenanhänger den Streik kompromittieren, indem sie das Gerücht verbreiteten, dass unser Redakteur Ilija Janulow, ausgesprochener Socialist und Gründer der Syndikate, den Streik „verraten“ habe, ohne indessen im Besitze von Beweisen zu sein, einzig zu dem Zweck, seinen Namen in Bulgarien und in der Türkei in den Schmutz zu ziehen. Aber sie konnten keinen Erfolg haben. Man schlug ihnen eine Untersuchung vor, die sie zurückwies. Dann wurden die Verleumder **gerichtlich** verfolgt und mit **zwei Monaten Gefängnis** bestraft.

2. Das Zentral-Komitee hatte von Herrn Legien eine gewisse Unterstützung erbeten, wie man sie auch von Ihnen erbeten hatte. Zu diesem Zweck sandte das Syndikat der Orientbahnen Depeschen aus, dasselbe tat das Zentral-Komitee der Syndikate. Man hat nur 1000 Mk. von Legien erhalten (im Namen der syndikalen Organisation Deutschlands). Dieser Betrag wurde sofort dem Central-Komitee überwiesen, welches seinerseits die Summe gegen Quittung dem Streik-Komitee aushändigte. Der Kongress der Syndikate sowie derjenige der Eisenbahnangestellten haben einstimmig die Abrechnung über diese Summe genehmigt.

3. Dasselbe bezieht sich auf die Unterstützungen für den Streik im Jahre 1906. Gregor Wassileff war zu jener Zeit Sekretär des Syndikatsverbandes. Die Abrechnung der aus dem Auslande erhaltenen Summen ist ebenfalls einstimmig im Jahre 1907 von dem syndikalen Kongress genehmigt worden.

Das Uebelwollen, welches das Auge unserer Sektenanhänger trübt, resultiert von ihrem vollständigen Fiasko. Der Verband der Syndikate (unserer) ist dreimal so gross wie der ihrige und gehört seit 5 Jahren dem Internationalen Verband der Syndikate an. Unsere Verbände der Staatsangestellten haben in diesem Jahr eine Federation gegründet, die 15 000 Mitglieder umfasst, die mit Hilfe unseres Kameraden Janulow gegründet wurde und der unser Verband der Eisenbahner auch angehört: 4000 Lehrer (instituteurs), 1500 Post und Telegraphen-Angestellte, 2000 gewöhnliche Staatsangestellte, 3000 Eisenbahner, 1200 chirurgische Assistenten usw., während die Sektenanhänger nur umfassen 101 Eisenbahner, 300 Lehrer, 50 gewöhnliche Angestellte, 40 Telegraphen-Angestellte! Sie sind mit ihrer „revolutionären“ Taktik (nur in Worten) verloren und daher haben sie auch zu so wenig ehrlichen Mitteln ihre Zuflucht genommen. Da sie keine soziale Bedeutung in Bulgarien haben, suchen sie uns im Auslande zu kompromittieren.

Diese Mitteilungen senden wir Ihnen auf Grund eines Beschlusses des General-Komitees unseres Verbandes.

J. Biko vski - Sofia.

Nachdem diese Aktion gegen die Leitung des Bulgarischen Eisenbahner-Verbandes mit einer gerichtlichen Verurteilung der Verleumder endete, lag auch für uns keine Ursache vor, an der Ehrlichkeit der leitenden Genossen des Verbandes zu zweifeln.

Zu allerletzt mussten wir uns mit einem Urteilspruch der Confederazione del Lavoro in Italien beschäftigen. Deren Urteilspruch gingen folgende Vorgänge voraus: Infolge des Ausfalles des letzten Verbandstages des Sindacato Ferroviari, über den wir auch berichtet haben, glaubte sich eine Anzahl reformnistisch gesinnter Eisenbahner vergewaltigt, weshalb sie aus dem Sindacato austraten, eine neue Organisation zu gründen. Nachdem sie einige Monate existiert, wandten sie sich an die Confederazione del Lavoro in Turin mit dem Ersuchen um Aufnahme, gegen welches das Sindacato aber Einspruch erhob, dem Grundsatz folgend, dass nur eine Organisation desselben Berufes im Lande von der Zentralleitung der Gewerkschaften anerkannt werden könne. In diesem

Sinne wurde auch vom Generalrat der Confederazione del Lavoro beschlossen. In der Begründung heisst es aber: „Es sei zu wünschen, dass die italienischen Eisenbahner sich bald eine Organisation auf Grund der tatsächlichen Autonomie der einzelnen Kategorien verschaffen.“ Das ist eine Auffassung, die im Widerspruch steht mit der modernen zentralistischen Gewerkschaftsbewegung und mit den Beschlüssen unseres Wiener Kongresses. Deshalb waren wir gezwungen, diesen Standpunkt der Confederazione zu bekämpfen. Noch schlimmer und inkonsequenter sind die Schlussfolgerungen des Urteils der Confederazione: Den Führern des Sindacato wird Unrecht gegeben und den Sonderbündlern Recht; man „anerkennt mit Bedauern die vollzogene Tatsache der Spaltung“, jedoch mit dem Hinzufügen, dass „durch die Anerkennung des alten Verbandes durch die Confederazione die Pflicht nicht entsteht, den Sindacato nazionale degli operai in ihre Reihen aufzunehmen, solange er nicht der Ausdruck der Mehrzahl der organisierten Eisenbahnarbeiter ist.“ Aus einer prinzipiellen Sache macht man also eine einfache Zahlenangelegenheit. Da die Sonderbündler noch recht spärlich an Zahl sind, behält die Confederazione den alten Sindacato in ihren Reihen, aber sobald das Zahlenverhältnis sich zu ungunsten des Sindacato verschiebt, dann sind die Sonderbündler willkommen. Die Confederazione sollte doch konsequent sein! Wenn die Theorie des alten Sindacato tatsächlich mit den Anschauungen der Confederazione in Widerspruch stehen und die Interessen des Proletariats schädigen, dann sollte sie das Sindacato ohne Rücksicht auf seine Stärke aus ihrer Mitte austossen und auf dessen Platz die neue reformistische Organisation stellen. So aber hat die Confederazione nur Verwirrung in die Reihen der Eisenbahner gebracht. Den Schritt der Reformisten im Sindacato verurteilen wir ganz entschieden, da er im Widerspruch steht mit der Wiener Resolution, die von den Vertretern von insgesamt 305 600 Eisenbahnern angenommen wurde und die lautet: „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.“ Die reformistisch gesinnten Eisenbahner hätten das beherzigen und im Sindacato bleiben sollen, es wäre ihnen dort wohl möglich gewesen, ihren Anschauungen entsprechend innerhalb der Organisation zu wirken.

Wiederholt beschäftigten uns auch die Organisationsverhältnisse der Hafenarbeiter in Holland. Es bestehen dort gegenwärtig zwei Organisationen. Die eine und neueste wurde mit Unterstützung der gewerkschaftlichen Landeszentrale (N. V. V.) gegründet, weil die ältere (Scheeps- en Bootwerkersbond) sich weigerte, dem N. V. V. beizutreten. Wir haben uns in der ganzen Angelegenheit neutral verhalten. Eine Einigung zwischen den beiden Richtungen ist wohl ausgeschlossen, weshalb der Bruderkampf weitergeht, bis die eine oder andere Richtung unterliegt.

Ueber die Entwicklung der I. T. F. konnten wir in unserem letzten Tätigkeitsbericht, den wir dem VI. internationalen Kongress in Wien vorlegten, mitteilen, dass sie am 1. Juli 1908 44 Organisationen mit 496 620 Mitgliedern in 18 Ländern zählte. Heute, am 1. Juli 1910, zählt die I. T. F. 42 Organisationen mit 467 918 Mitgliedern in 16 Ländern. Die Zahl der Mitglieder und angeschlossenen Organisationen hat sich also gegen 1908 um etwas verringert, was zum Teil auf Ursachen zurückzuführen ist, auf die wir noch eingehen werden. Angeschlossen sind folgende Organisationen:

Namen der angeschlossenen Organisationen	Mitglieder	
	1908	1910
1. Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland Scotland and Wales	97 561	73 500
2. Deutscher Transportarbeiterverband	69 067	75 916
3. Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein (Railwaymen) in Austria	47 000	55 838
4. Syndicat National des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies	45 590	48 300
5. Sindacato Ferrovieri Italiani	30 000	30 000
6. Svenska Järnvägsmannaförbundet	27 692	27 820
7. Verband der Hafenarbeiter und verwandten Berufsgenossen Deutschlands	27 000	24 000
8. International Longshoremen's Association of America	26 100	15 000
9. International Seamen's Union of America	26 000	15 000
10. National Union of Dock Labourers in Great Britain and Ireland	13 000	13 000
11. Svenska Transportarbetareförbundet	11 036	11 000
12. Eisenbahner Deutschlands	11 000	11 000
13. Zentralverband seemännischer Arbeiter Deutschlands	8 000	7 500
14. Zentralverband der Handels-, Transport- Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs	8 000	9 500
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	4 958
18. Federacion Nacional de Obreros de Mar de Buques y puerto e España	3 640	—
19. Vereinigung der Fuhrwerker in Budapest	3 600	1 000
20. Harbour- and Water-Traffic Workingmen's Union of Finnland	3 000	2 000
21. Svenska Sporvågsmannaförbundet	2 012	—
22. Confederacion de Ferrocarrileros in Argentina	2 000	—
23. Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond	1 600	800
24. Algemeene Nederlandsche Zeemansbond	1 500	1 200
25. Landesverband der Flösser und Schiffsbediensteten in Böhmen	1 500	500
26. Eisenbahnverband in Bulgarien	1 500	2 400
27. Dokwerkersbond „Willen is Kunnen“ in Antwerpen	1 500	1 350
28. Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel	1 200	2 000
29. Lokomotivführer-Verein in Böhmen	1 200	1 200
30. Söfyrbödernes Forbund i Danmark	1 200	1 800
31. Norske Havne- og Transportarbejderforbund	1 150	1 200
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	500
34. Dokwerkersvereeniging in Gent	600	700
35. Association Générale des Ouvriers Soigneurs et Conducteurs de Chevaux de Verviers et Environs	500	300
36. Syndicat des Maitres d'Hôtel et Garçons Navigateurs à Havre	500	—

Namen der angeschlossenen Organisationen	Mitglieder	
	1908	1910
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	366
40. Internationale Zeemannsvereinigung in Antwerpen	300	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	—
	496 620	

Dock, Wharf, Riverside, and General Workers' Union of Great Britain and Ireland	6 570
Fédération Nationale des Ports, Docks, Transport, Manouvriers et Manu- tionnaires en Marchandises de France et d'Algérie	8 000
Societa fra Braccianti in Fiume	50
Club fra Macchinisti Maritimi i Fiume	250
Association Philantropique des Machinistes et Chauffeurs de l'Etat Beige	7 000
Fédération des Ouvriers des Voies et Travaux de l'Etat Belge	2 500
Sömändenes Forbund in Danmark	1 200
Verband der Handels- und Transportarbeiter in der Schweiz	1 200
Nederlandsche Bond van Arbeiders in het Handels- en Transportbedrijf te Land	600
Norsk Matros og Fyrbøter Union	600
	467 918

Nach L ä n d e r n verteilen sich die Organisationen wie folgt:

	Mitglieder 1910
1. Amerika (Nord-).	
International Longshoremen's Association of America	15 000
International Seamen's Union of America	15 000
2. Belgien.	
Dokwerkersvereinigung in Gent	700
Association Générale des Ouvriers Soigneurs et Conducteurs de Chevaux de Verviers et Environs	300
Internationale Zeemannsvereinigung in Antwerpen	300
Dokwerkersbond „Willen is Kunnen“ in Antwerpen	1 350
Association Phil. des Machinistes et Chauffeurs	7 000
Féd. des Ouvriers des Voies et Travaux	2 500
3. Bulgarien.	
Eisenbahnerverband in Bulgarien	2 400
4. Dänemark.	
Dansk Jernbaneforbund	4 958
Söfyrbödernes Forbund i Danmark	1 800
Sömändenes Forbund i Danmark	1 200
5. Deutschland.	
Deutscher Transportarbeiterverband	75 916
Verband der Hafentarbeiter und verw. Berufsgenossen Deutschlands	24 000

	Mitglieder 1910
Eisenbahner Deutschlands	11 000
Zentralverband seemännischer Arbeiter Deutschlands	7 500
6. England.	
Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland and Wales	73 500
National Union of Dock Labourers in Great Britain and Ireland	13 000
Dock, Wharf, Riverside, and General Workers Union of Great Britain	6 570
7. Finnland.	
Harbour- and Water-Traffic Workingsmens Union of Finland	2 000
8. Frankreich.	
Syndicat National des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies	48 300
Fédération Nat. des Ports Docks, Transports etc.	8 000
9. Italien.	
Sindacato Ferrovieri Italiani	30 000
10. Niederlande.	
Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond	800
Algemeene Nederlandsche Zeemansbond	1 200
Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel	2 000
Nederl. Bond van Arbeiders in het Handels- en Transportbedrijf	600
11. Norwegen.	
Norske Havne- og Transportarbeiderforbund	1 200
Norsk Matros og Fyrbøter Union	600
12. Oesterreich.	
Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein (Railwaymen) in Oesterreich	55 838
Zentralverband der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs	9 500
Landesverband der Flösser und Schiffsahrts-Bediensteten in Böhmen	500
Lokomotivführer-Verein in Böhmen	1 200
13. Portugal.	
Associação de Classe dos Conductores e Guardafreios da Viação Lisbonense in Lisboa	500
União dos Trabalhadores Fluviás do Porto e Gaya	366
14. Schweden.	
Svenska Järnvägsmannaförbundet	27 820
Svenska Transportarbetareförbundet	11 000
15. Schweiz.	
Verband der Handels- und Transportarbeiter	1 200
16. Ungarn.	
Vereinigung der Fuhrwerker in Budapest	1 000
Societa fra Braccianti i Fiume	50
Club fra Macchinisti Marittimi i Fiume	250
Summa	467 918

Diese 467 918 Mitglieder verteilen sich in folgende Gruppen:

Eisenbahner.

Belgien	9 500
Bulgarien	2 400
Dänemark	4 958
Deutschland	11 000
England	73 500
Frankreich	48 300
Italien	30 000
Niederlande	2 000
Oesterreich	57 038
Schweden	27 820

(1908: 270 870) 266 516

Hafenarbeiter, Binnenschiffer und Flösser.

Amerika	15 000
Belgien	2 050
Deutschland	24 000
England	19 570
Finnland	2 000
Frankreich	8 000
Niederlande	800
Norwegen	1 200
Oesterreich	500
Portugal	366
Schweden	11 000
Ungarn	50

(1908: 90 480) 84 536

Strassenbahner, Fuhrleute und andere Transportarbeiter.

Belgien	300
Deutschland	75 916
Niederlande	600
Oesterreich	9 500
Portugal	500
Schweiz	1 200
Ungarn	1 000

(1908: 90 169) 89 016

Seeleute.

Amerika	15 000
Belgien	300
Dänemark	3 000
Deutschland	7 500
Norwegen	600
Niederlande	1 200
Ungarn	250

(1908: 45 100) 27 850

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

1. Dock, Wharf, Riverside, and General Workers' Union of Great Britain and Ireland.
2. Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports, Manouvriers et Manutentionnaires en Marchandises de France et d'Algère.
3. Association Philanthropique des Machinistes et Chauffeurs de l'Etat Belge.
4. Fédération des Ouvriers des Voies et Travaux de l'Etat Belge.
5. Sömändes Forbund i Danmark
6. Verband der Handels- und Transportarbeiter in der Schweiz.
7. Nederlandsche Bond van Arbeiders in het Handels- en Transportbedrijf te Land.
8. Norsk Matros og Fyrböter Union.
9. Club fra Macchinisti Marittimi i Fiume.
10. Società fra Braccianti i Fiume.

Die Gesamtzahl der neu beigetretenen Mitglieder beträgt **27 970**.

Ausgetreten sind oder wegen Nichtzahlens der Beiträge wurden gestrichen in der Berichtsperiode:

1. National Sailors' and Firemen's Union of Great Britain and Ireland (seit Mitte 1908 keine Beiträge mehr bezahlt).
2. London Carmen's Trade Union (1908 zur Aufnahme angemeldet, aber keine Beiträge bezahlt).
3. Syndicat des Maitres d'Hôtel et Garçons Navigateurs de Marseille (ohne Angabe von Gründen ausgetreten).
4. Syndicat des Employés du Restaurant Navigateurs réunis de Marseille (gleichfalls).
5. Syndicat des Maitres d'Hôtel et Garçons Navigateurs à Havre (ausgetreten wegen Zahlungsschwierigkeiten infolge der Krise).
6. Syndicat des Employés du Restaurant Navigateurs à Havre (gleichfalls).
7. Liga das Artes da Viação Portuense (ausgetreten infolge unehrlicher Manipulationen ihres Sekretärs).
8. Serbischer Eisenbahner-Verband (1908 zur Aufnahme angemeldet, aber keine Beiträge bezahlt).

Die gesamte Mitgliederzahl der ausgetretenen oder gestrichenen Organisationen beträgt **14 228**.

Aufgelöst haben sich in der Berichtsperiode:

1. Verband der Eisenbahnarbeiter in Ungarn (von der Regierung sistiert).
2. Federación Nacional de Obreros de Mar de Buques y puerto e España.
3. Svenska Spörvägsmannaförbund (infolge des Grosstreiks in Schweden).
4. Confederacion de Ferrocarrileros in Argentina (infolge verunglückter Streiks).
5. Syndicat des Agents des Chemins de fer Orientaux (infolge des Koalitionsverbots der türkischen Regierung; die Mitglieder auf bulgarischem Gebiet schlossen sich dem dortigen Eisenbahnerverbande an).
6. Lega Tramvieri Catania (seit der Erdbeben-Katastrophe in Sizilien keine Mitteilungen mehr erhalten).

Die Gesamtzahl der Mitglieder betrug **18 202**.

Allgemein genommen kann man wohl behaupten, wenn man die verschiedenen Ergebnisse zu Vergleichszwecken einander gegenüberstellt, dass die I. T. F. trotz der Krise und trotz der Bekämpfung seitens der Regierungen und

Arbeitgeber es vermocht hat, sich auf der gleichen Höhe wie während der guten Geschäftsperiode zu erhalten.

Die Kassenübersicht umfasst die Zeit vom 1. Juli 1908 bis 1. Juli 1910. Ueber die Einnahmen und Ausgaben informieren folgende periodisch veröffentlichte Abrechnungen:

Einnahmen und Ausgaben für das 2. Halbjahr 1908.

Einnahmen:

	Bestand am 1. 7. 1908	Mark	4738.41
Verband der Hafenarbeiter Deutschlands		"	1215.—
Eisenbahner Deutschlands		"	20.—
Verband seemännischer Arbeiter Deutschlands		"	240.—
Amalg. Society of Railway Servants of Great Britain		"	1975.00
Int. Longshoremen Association of America		"	1361.08
Verband der Eisenbahner in Oesterreich		"	1493.66
Verband der Maschinisten und Heizer in Deutschland		"	90.—
Deutscher Transportarbeiterverband		"	2072.—
Sindacato Ferroviario Italiani		"	729.—
Int. Seamen's Union of America		"	390.—
Verband der Hafenarbeiter in Finnland		"	177.12
Synd. Nat. des Travailleurs des Chemin de fer de France		"	919.10
Svenska Järnvägsmannaförbundet		"	553.26
Dansk Jernbaneforbund		"	51.85
Svenska Transportarbetareförbundet		"	662.16
Nat. Union of Dock Labourer of England		"	733.50
Svenska Sporvägsmannaförbundet		"	60.01
Vereinigung der Fuhrleute in Budapest		"	152.80
Ass. Generale des Conducteurs de Chevaux in Verviers		"	30.24
Landesverein der Flösser in Böhmen		"	30.—
Verband der Eisenbahner in Ungarn		"	100.—
Niederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond		"	27.39
Niederlandsche Zeemansbond		"	45.—
Nederl. Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel		"	24.34
Dokwerkersvereinigung in Gent		"	48.35

Für Streiks gingen ein:

Syndicat der Eisenbahner der Orientbahn	"	80.60
Verband der Hafenarbeiter Deutschlands	"	3000.—
Verband seemännischer Arbeiter Deutschlands	"	500.—
Eisenbahner Deutschlands	"	100.—
Deutscher Transportarbeiterverband	"	2000.—
Verein der Fuhrleute in Turin	"	4.03
Zinsen für 1908	"	195.57

Summa Mark 23 819.48

Ausgaben:

Für Uebersetzungen in Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch	Mark	2595.78
Für Drucksachen und Korr.-Blatt 3 und 4	"	2851.90
Für Kongresse und Konferenzen	"	621.20

Für Bureau-Material	Mark	45.65
Für Miete, Reinigung und Beleuchtung des Bureaus	„	197.83
Für Abonnements, Bücher und Honorar	„	185.15
Für den Kongress in Wien: Uebersetzungen und stenographische Aufnahme des Protokolls	„	1510.62
Für die Hafendarbeiter in Schweden (Unterstützung)	„	6959.50
Für Uebersetzer bei Besuch fremder Genossen in Hamburg	„	53.—
Für die Telegramm-Adresse	„	30.—
Für Aushilfe im Sekretariat	„	87.50
Gehalt des Sekretärs im II. Halbjahr 1908	„	1416.60
Für Porto im II. Halbjahr 1908	„	309.67
Kassenbestand am 1. Januar 1909	„	6955.08
	Summa Mark	23 819.48

Einnahmen und Ausgaben für das 1. Halbjahr 1909.

Einnahmen:

	Bestand am 1. Januar 1909	Mark	6955.08
Syndicat National des Travailleurs des chemins de Fer de France et des Colonies	„	942.73	
Sindacato Ferroviario Italiani	„	566.95	
Eisenbahner Deutschlands	„	300.—	
Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland and Wales	„	1793.74	
Zentralverband seemännischer Arbeiter Deutschlands	„	345.—	
Dock, Wharf, Riverside, and General Workers' Union of Great Britain and Ireland	„	104.72	
Verband der Hafendarbeiter und verwandten Berufsgenossen Deutschlands	„	1125.—	
Svenska Spörvägsmannaförbundet	„	61.49	
Dansk Jernbaneförbund	„	153.71	
União dos Trabalhadores Fluviais do Porto e Gaya	„	22.—	
Internationale Zeemannsvereinigung in Antwerpen	„	36.—	
Deutscher Transportarbeiterverband	„	1036.—	
Eisenbahnerverband in Bulgarien	„	40.30	
Svenska Järnvägsmannaförbundet	„	276.63	
Niederländische Scheeps- en Bootwerkerbond	„	22.50	
Lokomotivführer-Verein in Böhmen	„	48.—	
Norske Havne- og Transportarbeiderforbund	„	145.73	
Associação de Classe dos Conductores e Guardafreios da Viação Lisbonense in Lisboa	„	60.—	
Niederländische Vereiniging van Spoor- en Tramweg-Personeel	„	36.—	
Algemeene Nederlandsche Zeemannsbond	„	36.—	
Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein (Eisenbahner) in Oesterreich	„	500.—	
Landesverband der Flösser und Schiffahrtsbediensteten in Böhmen	„	30.—	
Von Svenska Transportarbetareförbundet für Unterstützung eines Seemanns	„	26.—	
	Summa Mark	14663.58	

Ausgaben:

Für Uebersetzungen in Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch	Mark	2738.17
Für Drucksachen und Korrespondenz-Blatt Nr. 5 in 1908	„	3217.80
Für Konferenzen	„	129.40
Für Bureau-Material	„	349.40
Für Miete, Telephon, Beleuchtung und Reinigung	„	273.07
Für Abonnements, Bücher und Honorar	„	263.40
Für Unterstützung an einen Schweden und Russen	„	36.—
Für Depeschen	„	45.25
Für Porto	„	911.67
Für Versicherung	„	18.—
Für Aushilfe im Bureau	„	151.50
Für Gehalt des Sekretärs	„	1500.—
Kassenbestand am 1. Juli 1909	„	5029.92
	Summa	Mark 14663.58

Einnahmen und Ausgaben für das 2. Halbjahr 1909.**Einnahmen:**

Kassenbestand am 1. Juli 1909	Mark	5029.92
Deutscher Transportarbeiterverband	„	3216.90
Amalg. Society of Railway Servants of Great Britain	„	2404.64
International Longshoremen Association of America	„	445.75
Harbour- and Water-Traffic Union of Finland	„	120.—
Allg. Rechtsschutz- u. Gew.-Verein der Eisenbahner in Oesterreich	„	1500.—
Oesterreichischer Transportarbeiterverband	„	610.—
Schweizerischer Eisenbahn-Werkstättenarbeiter-Verband	„	32.38
Zentralverband seemännischer Arbeiter Deutschlands	„	225.—
Dansk Jernbaneforbund	„	99.22
Sindacato Ferrovieri Italiani	„	484.20
Dockwerkersbond „Willen is Kunnen“ in Antwerpen	„	80.64
Verband der Hafendarbeiter Deutschlands	„	720.—
Club dei Macchinisti Maritimi i Fiume	„	42.44
Eisenbahner Deutschlands	„	300.—
Söfyrbödernes Forbund i Danmark	„	112.05
Dock, Wharf, Riverside and General Workers Union of Great Brit.	„	314.16
Svenska Järnvägsmannaförbundet	„	556.40
Schweiz. Strassenbahnverband	„	40.50
Féd. des Ouvriers des Voies et Travaux de l'Etat Belique	„	20.16
Ass. Gén. des Ouvriers Soign. et Cond. de Chev. in Verviers	„	18.—
Dokwerkersvereniging in Gent	„	44.35
Lokomotivführer-Verein in Böhmen	„	48.—
Svenska Transportarbetareförbundet	„	663.68
Synd. Nat. des Travailleurs de Chemins de fer de France	„	1449.55
Algemeene Nederlandsche Zeemansbond	„	36.—
Für Streiks gingen ein:		
Ouvriers des Ports in Marseille	„	4.03
Eisenbahnverband in Bulgarien	„	80.60

Hafenarbeiter in Emden	Mark	200.—
Hafenarbeiter in Passau	„	50.—
Mr. Furuseth-San Francisco (Protokolle)	„	6.—
Zinsen für 1909	„	157.62

Summa Mark 19112.19

Ausgaben:

Für Uebersetzungen in English, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch	Mark	3137.56
Für kleinere Drucksachen, Protokoll d. internationalen Kongresses und Korrespondenz-Blatt Nr. 1 und 2 1909	„	5082.50
Für Konferenzen	„	173.60
Für Bureau-Material	„	577.35
Für Miete, Telephon, Beleuchtung und Reinigung	„	384.51
Für Abonnements, Bücher und Honorar	„	592.77
Für Unterstützung an einen Schweden	„	9.45
Für Versicherung, Depeschen und Telegramm-Adresse	„	50.15
Für Porto	„	728.43
Für Aushilfe im Bureau	„	190.50
Für Gehalt des Sekretärs	„	1500.—

Kassenbestand am 1. Januar 1910 .. 6685.37

Summa Mark 19112.19

Einnahmen und Ausgaben für das 1. Halbjahr 1910.

Einnahmen:

Kassenbestand am 1. Januar 1910	Mark	6685.37
International Longshoremen Association of America	„	898.23
Sindacato Ferrovieri Italiani	„	644.95
Deutscher Transportarbeiter-Verband	„	2211.20
Club dei Macchinisti Maritimi i Fiume	„	49.24
Nederl. Ver. v. Spoor- en Tramweg-Personeel	„	80.—
Norsk Havne- og Transportarb. Forbund	„	67.77
Féd. Nat. des Ouvr. des Voies et Travaux Belge	„	100.81
Verband der Hafenarbeiter Deutschlands	„	720.—
Zentral-Verband seemännischer Arbeiter Deutschlands	„	6225.—
Societa fra Braccianti i Fiume	„	3.—
Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkerbond	„	48.—
Verband der Eisenbahner in Bulgarien	„	95.80
Transportarbeiter-Verband in Oesterreich	„	560.—
Féd. Nat. des Ouvriers des Port, Docks etc. France	„	120.96
Gewerkschaftsverein der Eisenbahner in Oesterreich	„	558.38
Intern. Seamen's Union of America	„	1650.—
Dansk Jernbaneforbund	„	99.16
Dock, Wharf, Riverside etc. Union of Great Britain	„	209.44
Svenska Järnvägsmannaforbund	„	278.20
Verein der Flösser in Böhmen	„	30.—
Amalg. Society of Railway Servants of Great Britain	„	734.43
Sjömänderes Forbund i Danmark	„	35.85

Summa Mark 16105.79

Ausgaben:

Für Uebersetzungen in Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch	Mark 2621.37
Für Drucksachen und Korresp.-Bl. Nr. 3 und 4 1909	„ 2435.50
Für Konferenzen usw.	„ 421.45
Für Bureau-Material	„ 661.70
Für Miete, Telephon, Beleuchtung und Reinigung	„ 231.74
Für Abonnements, Bücher und Honorar	„ 410.90
Für Versicherung, Depeschen usw.	„ 27.60
Für Porto	„ 915.01
Für Aushilfe im Bureau	„ 212.50
Für Gehalt des Sekretärs I. u. II. 1910	„ 1500.—
Kassenbestand am 1. Juli 1910	„ 6668.02
	Summa Mk. 16105.79

Die Total-Einnahme incl. Kassenbestand vom 1. 7. 1908 betrug also für die Berichtsperiode **55 030.67 Mk.**, die Total-Ausgabe **48 362.65 Mk.**, so dass am 1. Juli 1910 ein **Kassenbestand von 6 668.02 Mk.** verblieb. In der Total-Einnahme sind **6 220.83 Mk. freiwillige Unterstützungen für Streiks und Aussperrungen enthalten**, ausserdem stand uns von der vorigen Berichtsperiode ein geringer Betrag noch zu diesem Zweck zur Verfügung, so dass wir in der Lage waren, den Hafendarbeitern in Schweden **6 959.50 Mk.** zu übersenden. Im allgemeinen gingen die Beiträge sehr gut ein und dieses beweist das rege Interesse, welches die angeschlossenen Organisationen der Tätigkeit und den Arbeiten des internationalen Sekretariats entgegenbrachten. Die Kassenbücher wurden von den Revisoren des öfteren sehr eingehend revidiert und stets in Ordnung gefunden.

Als Informationsorgan diente auch in dieser Berichtsperiode das „Korrespondenzblatt“, leider nicht in dem Masse, wie es eigentlich wünschenswert gewesen wäre. In unserem vorigen Bericht sagten wir, dass versucht werden sollte, eine Einrichtung zu treffen, wodurch eine schnellere Uebersetzung und Herausgabe der Zeitung möglich werde. Diese Einrichtung wurde auch getroffen, aber nun blieb der Inhalt nicht auf kleinere Abhandlungen sozialen, wirtschaftlichen oder gewerkschaftlichen Charakters beschränkt, sondern es trat an uns die Aufgabe heran, die Erhebungen über die Löhne, Arbeitszeit, sozialpolitische Gesetzgebung usw. auch praktisch zu verwerten. Es entstanden dadurch umfangreiche Arbeiten mit reichem statistischen Material, Arbeiten, die nicht so kurzerhand zu erledigen waren, sondern einer längeren Ausarbeitung und mehrmaligen Nachprüfung bedurften. Die Schwierigkeit liegt in der Uebersetzung und Auswahl des zugesandten Materials. Schon dieses erfordert viel Arbeit. Dann beginnt die Uebersetzung in drei Sprachen und die Nachprüfung der druckfertigen Arbeit durch Sachverständige des Berufes. Ein Beispiel! Wir haben kürzlich eine Abhandlung über die Gehaltsverhältnisse der italienischen Eisenbahner gebracht. Die Nachprüfung der richtigen Uebersetzung übernahm durch die Vermittlung des Genossen Rimathé-Zürich, ein Eisenbahner der Gott-hardbahn, der die Verhältnisse der italienischen Eisenbahnen kennt und der deutschen und italienischen Sprache mächtig ist. Andere Arbeiten wurden von den Kollegen Anderson-Stockholm und Nathans-Rotterdam auf richtige Uebersetzung hin nachgeprüft. Meistens waren die Uebersetzungen korrekt und dieses beweist den guten Willen und die Fertigkeit unserer fremdsprachlichen

Mitarbeiter. Also trotz des guten Willens war es leider nicht möglich, das „Korrespondenzblatt“ in kürzeren Zwischenräumen erscheinen zu lassen, die Schwierigkeiten liessen es nicht schneller zu. Um nun aber einen Ersatz für den Ausfall von wichtigen und schnell zu gebenden Informationen zu schaffen, richteten wir einen „Wochen-Bericht“ in fünf Sprachen ein, an Stelle der früheren „Rundschreiben“, die ja auch in kurzen Zwischenräumen erschienen. Der „Wochen-Bericht“ soll, wenn es die Verhältnisse erfordern, jede Woche den Vorständen der Organisationen und den Redaktionen zugesandt werden. Bis jetzt sind 30 solcher „Wochen-Berichte“ erschienen, enthaltend Mitteilungen über Streiks, Aussperrungen und Lohnbewegungen etc. Alle Mitteilungen wurden sehr fleissig von unseren Zeitungen benutzt, wodurch dargetan ist, dass ein Bedürfnis nach solchen über die internationale Bewegung vorhanden ist.

Zum Schluss möchten wir nicht vergessen, zu sagen, dass in manchen Ländern die Zentralisation der organisierten Kräfte unter den Verkehrs- und Transportarbeitern beachtenswerte Fortschritte gemacht hat, nicht zu ihrem Schaden. Am radikalsten in dieser Richtung waren die Deutschen durch die Verschmelzung des Verbandes der Transportarbeiter, Hafendarbeiter und Seeleute zu einer Einheitsorganisation von 130 000 Mitgliedern. Dem geschlossenen Unternehmertum im Transport- und Verkehrsgewerbe muss auch eine geschlossene Organisation der Arbeiter gegenübergestellt werden, nur so wird es möglich sein, neue Erfolge zu erringen, nicht nur auf nationalem, sondern auch auf internationalem Gebiete. Möge deshalb in dem nun beginnenden neuen Zeitabschnitt unser Blick mehr und mehr auf den Zusammenschluss aller organisierten Kräfte im Transport- und Verkehrsgewerbe gerichtet sein. Der gute Wille vermag viel!

Berlin, den 1. August 1910.

Der Zentralrat der Internationalen Transportarbeiter-Federation.

I. A.: **Hermann Jochade.**

Anträge

zum VII. Internationalen Transportarbeiter-Kongress in Kopenhagen.

1. Die **International Seamen's Union of America** beantragt:

An diejenigen, die Nationen regieren; an diejenigen, die die Gesetze machen; an Humanitarier, Demokraten, Christen und Freunde der menschlichen Freiheit überall

Wenden wir uns hiermit, wir, die Seeleute, die in der Leibeigenschaft verbliebenen, mit der demütigen, aber eindringlichen Bitte, uns zu freien Männern zu machen und die verderbliche Schande der Leibeigenschaft von unserer Arbeit, die einst für ehrenvoll gehalten wurde, die noch in der Handelswelt benötigt wird und die von Nationen, die Seeküsten zu verteidigen haben, stets für sehr wichtig angesehen wurde.

Die bestehende seemännische Gesetzgebung macht uns zu dem Eigentum des Schiffes, auf welchem wir fahren. Wir können nicht als Seemann arbeiten, ohne einen Kontrakt unterzeichnet zu haben, der uns unter dies Gesetz stellt oder unter eine von der Regierung genehmigte Verfügung. Wir haben nichts mit dem Wortlaut zu schaffen. Entweder wir unterzeichnen den Kontrakt und fahren oder wir unterzeichnen ihn nicht und bleiben am Lande.

Mit der Unterzeichnung dieses Kontraktes übergeben wir unsere Arbeitskraft dem Willen eines anderen Mannes, für alle Zeiten, solange der Kontrakt in Kraft ist. Wir dürfen nicht das Schiff verpassen, wenn wir uns nicht einer Bestrafung aussetzen wollen. Wir dürfen das Schiff nicht verlassen, wenn es sich auch in Sicherheit befindet. Ohne die Erlaubnis unserer Vorgesetzten dürfen wir nicht an das Krankenbett der Mutter eilen, noch zu einer Beerdigung gehen oder andere Pflichten als Sohn, Bruder, Christ oder Bürger erfüllen.

Wenn unser Eigentümer glaubt, Grund zu haben, befürchten zu müssen, dass wir entfliehen wollen, so kann er ohne gerichtliche Untersuchung unsere Verhaftung veranlassen zu seiner Sicherheit, bis er den richtigen Zeitpunkt für gekommen hält, uns zu befreien. Wenn wir entfliehen, kann er unsere Personalbeschreibung veröffentlichen mit einer Belohnung für unseren Einfang und unsere Rücklieferung. Auf Grund von Verträgen zwischen den Nationen kann er Beamte und Polizei zu seiner Unterstützung bei Rückerlangung seines Eigentums heranziehen. Der Kapitän kann wechseln — der Reeder kann wechseln — wir werden mit dem Schiff verkauft und solange es seine Flagge nicht ändert, gibt es keinen anderen Grund als ernstliche Krankheit oder das Vergnügen unseres Vorgesetzten, was uns von dem Schiff befreien könnte. Der Führer, der für das Schiff handelt, kann sich und das Schiff durch Zahlung einiger Dollars befreien, mit keiner Alternative.

Demjenigen, dem die Arbeitskraft eines anderen Mannes gehört, gehört auch sein Körper, da die beiden nicht getrennt werden können.

Wir stehen zu dem Schiff in demselben Verhältnis, wie der Leibeigene früher zu dem Gut, wie der Sklave zu seinem Herrn. Als die Leibeigenschaft im westlichen Europa abgeschafft wurde, wurden wir von den Befreiern vergessen und unsere Lage blieb dieselbe. Als die Sklaven in den Vereinigten Staaten und Brasilien befreit wurden, blieb unsere Lage dieselbe. Als die Leibeigenschaft in Russland abgeschafft wurde, änderte sich nichts für uns.

Wir erheben nun unsere gefesselten Hände in demütigem Flehen und bitten die Nationen, eine Freiheitsverfügung zu erlassen und uns unser Recht als Nebenmenschen zurückzugeben; auch unserer Arbeit die Ehre wiederzugeben, die ihr gehörte, ehe eure Macht, durch eure Gesetze zum Ausdruck gebracht, im Interesse eines billigen Wassertransports unserer Arbeit den Stempel der Leibeigenschaft aufdrückte.

Wir gestatten uns, darauf hinzuweisen, dass die Leibeigenschaft der Leute in unserem Beruf verhältnismässig modernen Ursprungs ist. Die frühere seemännische Gesetzgebung band, solange man in fremden Ländern war, den Seemann an seine Kameraden und an sein Schiff und das Schiff an ihn, auf der Basis gewöhnlichen Zufalls. In seinem eigenen Lande war er frei — der freieste aller. Ferner gestatten wir uns, in aller Ergebenheit darauf hinzuweisen, dass, da die Verhältnisse der Seeleute der Bevölkerung nicht unbekannt bleiben, es unmöglich werden wird, freie Männer zu veranlassen, ihre Söhne der Leibeigenschaft zu übergeben oder die Söhne freier Männer zur Annahme derselben zu veranlassen, und wir erinnern euch freimütig daran, dass, wenn ihr auf dem Wasser fahrt, ihr von uns, den Leibeigenen erwartet, bei Gefahren die besten Eigenschaften freier Männer zu zeigen, indem wir unser Leben für eure Sicherheit opfern.

Auf See bleibt das Gesetz gewöhnlichen Zufalls bestehen. Dort muss Disziplin und Selbstaufopferung sein, wenn aber in einem Hafen ihr und das Schiff in Sicherheit seid, ersuchen wir euch, dann gebt uns unsere Freiheit, die Freiheit, die ihr für euch selbst beansprucht und die ihr den andern bewilligt habt, damit die Bitterkeit von unserer Seele genommen werde, die eine schwere Last für denjenigen ist, der weiss und fühlt, dass sein Körper nicht ihm selbst gehört.

Möge daher beschlossen werden, dass der Kongress obige Angaben unterzeichnet und den Aufruf befürwortet und dass folgende Aenderungen in der seemännischen Gesetzgebung gefordert werden:

1. Abschaffung aller Gefängnisstrafen für Verlassen des Schiffes im sichern Hafen.
 2. Abschaffung aller Gefängnisstrafen für die Verweigerung, Befehlen zu gehorchen, während das Schiff im sichern Hafen liegt, an Stelle dieser Strafen Zahlung solchen Betrages, wie er demjenigen bezahlt werden muss, der engagiert wird, um die verweigerte Arbeit zu verrichten.
 3. Abschaffung aller fortlaufenden Entlassungs-Zertifikate, die im Besitz des Führers bleiben. An Stelle derselben ein Fähigkeitsnachweis, der im Besitz des Seemanns bleibt.
 4. Abschaffung aller Vorauszahlungen auf die Löhne, sowohl direkt wie indirekt.
 5. Abschaffung aller Ueberweisungen von Löhnen mit Ausnahme näher abhängiger Verwandten.
 6. Einführung eines Fähigkeitsgrades für die Heizer, der wenigstens eine sechsmonatige Tätigkeit als Trimmer fordert.
 8. Bemanningstabelle, nach welcher wenigstens 75 % der Deckmannschaft, mit Ausnahme der Offiziere, gelernte Seeleute sein müssen, die die Sprache der Offiziere genügend verstehen, um deren Befehlen gehorchen zu können.
2. Der **Allgemeine Nederlandsche Zeemannsbond** beantragt:
1. Es wird als die erste Pflicht eines jeden organisierten Seemannes betrachtet, mit allen Kräften gegen den Gebrauch von alkoholi-

schen Getränken zu kämpfen. Begründung: Es ist wohl allgemein bekannt, dass der Gebrauch von Alkohol eins der grössten, wenn nicht das allergrösste Hindernis ist, die einem guten Zusammenarbeiten der Seeleute zur Förderung ihrer gemeinsamen Forderungen hinderlich im Wege stehen.

2. Die organisierten Seeleute aller Länder haben die Pflicht, sich bei Anmusterungen gegenseitig zu unterstützen und mitzuarbeiten an der Placierung. Begründung: Obwohl wir keine Fürsprecher der verpflichteten Mitgliedschaft sind, haben wir nichtsdestoweniger die Meinung, dass das praktische Zusammenarbeiten der organisierten Seeleute auf internationalem Gebiet jeden zwingt, die beantragte Massregel auszuführen.

3. Der Kongress möge erwägen, ob nicht auf allen Schiffen nachfolgende Verbesserungen angebracht werden können, die sich auf die Plazierung und Einrichtung der Logis für die Besatzung unter dem Range eines Steuermannes und Maschinisten beziehen:

- a) Die Logis sind midship anzubringen.
- b) Die Kojen der Schlafplätze sind so anzubringen, dass sie nicht längs Bord des Schiffes sind, auch nicht übereinander stehen.
- c) Aufenthaltsraum und Schlafplätze müssen von einander getrennt sein.
- d) Es muss für eine gute Ventilation Sorge getragen werden und sowohl des Nachts als während des Tages für eine ausreichende Beleuchtung.
- e) Ebenfalls muss für einen ausreichenden Raum gesorgt werden, damit die Effekten und sonstigen Sachen der Besatzung untergebracht werden können. Auch muss eine Badekammer für die Mannschaft vorhanden sein. Begründung: Die Nachteile der gegenwärtigen Einrichtung der Logis, als auch der Umstand, dass sie auf dem am meist ungünstigsten Platz und auf dem gefährlichsten Teil des Schiffes angebracht sind, macht die Notwendigkeit allgemeiner Verbesserungen plausibel. Ferner liegt es auch im Interesse der Sittlichkeit an Bord.

3. Die **Niederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel** beantragt:

Der internationale Sekretär wird beauftragt, eine Uebersicht zusammenzustellen:

- a) aus den bekommenen Informationen über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, in welchen die Angestellten, die dieselbe Arbeit leisten, möglichst mit demselben Namen angedeutet werden;
- b) über die Einrichtung und Arbeitsweise von Personalausschüssen der Eisenbahner und über die gesetzlichen Bestimmungen gegen das Streikrecht;
- c) über die finanziellen Ergebnisse der Staats- und privaten Eisenbahnbetriebe

und die Resultate vor dem nächsten Kongress den angeschlossenen Verbänden zuzustellen.

Ferner empfiehlt der VII. internationale Kongress den angeschlossenen Organisationen der Eisen- und Strassenbahner, in den verschiedenen Ländern dahin zu streben, dass die Staatsbehörden den Privatgesellschaften mindestens entsprechen müssen.

4. Die **Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports, Manouvriers et Manutentionnaires en Marchandises de France et d'Algerie** (Hafenarbeiter in Frankreich) beantragt:

1. Die gleichen Beiträge für alle angeschlossenen Organisationen.

2. Es bleibt jeder Landesorganisation überlassen, ihre internationale Propaganda nach Kategorien und Bedarf zu unternehmen.

3. Es steht jeder angeschlossenen Organisation frei, auf Konferenzen oder internationalen Kongressen nach gleichen Kategorien zusammenzutreten, um den Bedürfnissen ihres Kreises gerecht zu werden.

5. Der **Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark** beantragt:

Der Kongress möge über Mittel beraten, die geeignet sind, einen normalen Arbeitstag zur See zu erreichen.

6. Die **União dos Operarios Estivadores in Rio de Janeiro** (Hafenarbeiter) beantragt:

Der Kongress möge Schritte unternehmen, den Mannschaften der ausländischen Dampfer, die in Rio de Janeiro anlaufen, zu untersagen, dass sie Sonntags die Dampfer laden oder löschen. Wir haben seit Mai 1906 die Sonntagsruhe im Hafen streng durchgeführt und müssen deshalb dagegen protestieren, dass die an Bord befindlichen Mannschaften ausländischer Dampfer die Sonntagsruhe durchbrechen.

7. Der **Svenska Transportarbetareförbund** beantragt:

Der Kongress möge internationale Massnahmen ergreifen, um die Verwendung der Seeleute an den Dampfwinschen beim Laden und Löschen abzuschaffen.

8. Der **Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen Oesterreichs** beantragt:

Der Internationalen Transportarbeiter-Federation können nur zentrale Reichsorganisationen angegliedert werden, welche auf dem Grundsatz der Internationalität aufgebaut und von der gewerkschaftlichen Reichszentrale der Arbeiterorganisationen des betreffenden Staates anerkannt sind.

Protokoll
des VII. Internationalen Transportarbeiter-
Kongresses in Kopenhagen.

