

Internationale Transportarbeiter-Federation

~~DEUTSCHLAND~~

~~VAN~~

Protokoll

über die Verhandlungen
des VIII. Internationalen
Transportarbeiter-
Kongresses

Abgehalten in London vom
26. bis 30. August 1913

Bericht des Zentralrats

für 1910, 1911, 1912



A/K 0-12903

1914

Verlag von H. Jochade, Berlin S. O. 16, Engel-Ufer 18, II.

Die Internationale Transportarbeiter-Federation

hat den Zweck, die materiellen und ideellen Interessen der Transport- und Verkehrsarbeiter zu Wasser und zu Lande nach jeder Richtung zu wahren und zu fördern. Dieser Zweck soll erreicht werden durch:

1. Unterstützung aller der Federation angeschlossenen nationalen Organisationen in ihren auf Verbesserung und Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen gerichteten Bestrebungen;
2. Erhebungen über die Lohn- und Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Ländern und Berufsgruppen;
3. Erhebungen über die zum Schutze für Leben und Gesundheit der in den Transportgewerben beschäftigten Arbeiter erlassenen Gesetze und Verordnungen;
4. Förderung des Ausbaues der sozialen Gesetzgebung, soweit dies im Bereiche der Möglichkeit für die Federation liegt;
5. Förderung der internationalen Solidarität u. Harmonie

Zum Anschluss an die Federation sind berechtigt alle Organisationen der Transport- und Verkehrsarbeiter, als da sind:

1. Eisenbahner,
2. Strassenbahner,
3. Im Fuhr- und Transportwesen beschäftigte Arbeiter,
4. Hafenarbeiter,
5. Seeleute,
6. Binnenschiffer und Flösser,
7. Maschinisten und Heizer
(auf Flüssen und Seen).

Mit dem Anschluss der Organisationen an die Federation ist die Verpflichtung verbunden, bei allen internationalen Aktionen die auf den internationalen Kongressen gefassten Beschlüsse zu befolgen und auszuführen. Im übrigen bleibt die Autonomie der Organisationen in ihren Beschlüssen und Handlungen vollständig gewahrt.



Int. Instituut
Soc. Geschiedenis
Ketzersgracht 264
Amsterdam, C.

Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
Agitation und Organisation	106
Aktion um die Wiedereinstellung der gemassregelten Eisenbahner in Frank- reich	38
Ansprache des Vertreters der russischen Seeleute	158
Anträge zum Internationalen Kongress:	
Nr. 1 (Transportarbeiter, Schweden)	174
Nr. 2 (Transportarbeiter, Schweden)	152
Nr. 3 (Seeheizer, Dänemark)	156
Nr. 4 (Eisenbahner, Italien)	157
Nr. 5 (Transportarbeiter, Oesterreich)	159
Nr. 6 (Seeleute, Holland)	159
Nr. 7 (Matrosen, Dänemark)	160
Nr. 8 (Seeleute, Norwegen)	160
Nr. 9 (Transportarbeiter, England)	164
Nr. 10 (Eisenbahner, Frankreich)	167
Nr. 11 (Seeleute, Italien)	161
Nr. 12 (Eisenbahner, Oesterreich)	163
Apparate für den Arbeiterschutz im Eisenbahnrangierbetrieb	11
Arbeitgeber und Regierungen	90
Bedenken gegen den Abschluss langfristiger Tarifverträge	113
Bericht des Zentralrats	125
Bericht des Kameraden Furuseth	164
Bericht der Geschäftsordnungs-Kommission	176
Decharge-Erteilung	151
Einführung arbeitsparender Maschinen im Transport- und Verkehrswesen	8
Einführung des Heissdampfes in den Lokomotivbau	9
Einnahmen und Ausgaben der I. T. F.	100
Entwicklung der Organisationen in den verschiedenen Ländern	91
Entwicklung der I. T. F.	94
Erklärung der britischen Delegation bez. J. H. Wilson	144
Erklärung der britischen Delegation bez. der Reorganisation der I. T. F.	162
Erklärung der französischen Delegation bez. der Reorganisation der I. T. F.	162
Eröffnung und Konstituierung des Kongresses	121
Frage der Kongreßsprachen	124
Fragebogen über die Verhältnisse der Hafendarbeiter	110
Fragebogen über die Verhältnisse der Seeleute	111
Gelbe Organisationen und Streikbrecher	87
Grenzstreitigkeiten zwischen der belgischen, englischen und deutschen See- mannsorganisation in Antwerpen	108
Geschäftsordnung des Kongresses	118
Hochseefischerei und Meeresforschung	15
Hygienische Zustände im Eisenbahnwesen	18

	Seite
Hygienische Zustände im Schifffahrtsbetrieb	21
Hygienische Einrichtungen in den Häfen	22
Informationen des Sekretariats	110
Internationales Adressenverzeichnis der Transport- und Verkehrsarbeiter- Organisationen	113
Interviews ein Unfug in kritischen Situationen	113
Konferenzen (internationale) der Seeleute	44, 46, 47
Kollektivvertrag der Seeleute in Rotterdam	74
Kollektivvertrag der Seeleute in Norwegen	83
Komitee für die Beratung der Geschäftsordnung	125
Komitee für die Reorganisation der I. T. F.	161, 163, 182
Konjunktur, Gute, viele Kämpfe	2
Kontrollkarte und Reglement für Seeleute	108
Kontrollkarte für Seeleute	163
Lohnbewegung der Seeleute in Dänemark	29, 43
Lohnbewegung der Seeleute in Italien	41
Lohnbewegung der Seeleute bei der Nippon Yusen Kaisha	75
Lohnbewegung der Hafentarbeiter in Newyork	34
Lohnbewegung der Hafentarbeiter in Australien	73
Lohnbewegung der Hafentarbeiter und Seeleute in Deutschland	43, 74
Lohnbewegung der italienischen Eisenbahner	35, 69
Lohnbewegung der Eisenbahner in Holland	37
Lohnbewegung der Schweizer vereinigten Eisenbahnpersonalverbände	43
Lohnbewegung der Lokomotivführer der östlichen Bahnen in den Ver- einigten Staaten	74, 83, 86
Lohnerhöhung für die Seeleute in Amsterdam, Rotterdam und Dänemark	83
Lohnerhöhung für die Seeleute in Grossbritannien	85
Lohnregelung der Hafentarbeiter in Amsterdam	83
Meinungsverschiedenheiten unter den Eisenbahnern in Holland	93
Organisations- und Aktionsmethode	2
Präsenzliste des Kongresses	119
Programm für den Auf- und Ausbau der seemännischen Organisationen	107
Protest der Delegierten des Niederländischen Seemannsbundes	163
Protest gegen die Verhaftung des russischen Kameraden Adamowitch	182
Publikationen des Sekretariats	110
Rechtliche Stellung der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsbetrieben. Ref.: J. Tomschik, Wien	171
Regierungen und Arbeitgeber	90
Reglement und Kontrollkarte für Seeleute	108
Resolution der französischen Delegierten gegen den Militarismus	151
Resolution der französischen Eisenbahner	167, 168
Resolution Tomschik, Wien	172
Resolution Müller, Berlin	178
Resolution (Amendement) Ben Tillett, London	178
Resolution der Niederländischen Seeleute	154
Rettungseinrichtungen im Eisenbahnverkehr	23
Rettungsdienst bei Unglücksfällen in den Seehandelshäfen	23
Schiedsgerichte für Arbeitsstreitigkeiten. Ref.: Ben Tillett, Korr.: Paul Müller	177

Inhalts-Verzeichnis

V

	Seite
Signalwesen im Eisenbahnbetrieb	10
Statistik	110
Streik der Seeleute auf den Great Lakes	24
» der Seemaschinisten und -heizer in Fiume	38
» der Seeleute in Triest	38
» der Hochseefischer in Frankreich	43
» der Seeleute in Grossbritannien, Holland und Belgien in 1911	47
» der dänischen Schiffsmaschinisten	71
» der Seeleute in Odessa	72
» der Maschinisten der norwegischen Routenschiffe	75
» der Seeleute in Frankreich	76
» der Seeleute in Italien	83, 86
» der Hochseefischer in den Unterweserorten	85
» der Stewards und Köche in Triest	86
» auf den Svitzerschen Bergungsdampfern in Kopenhagen	86
» in der Rheinschiffahrt	75
» der Schiffer auf der Elbe, Oder und märkischen Wasserstrassen	86
» der Leichterschiffer in Lissabon	86
» der Kohlenverlader in Constantinopel	33
» der Kohlenarbeiter und Schiffsverlader in Barcelona	37
» der Hafenarbeiter in Frankreich	43
» der Hafenarbeiter in St. Petersburg	69
» der Hafenarbeiter in Antwerpen	73
» der Hafenarbeiter in Dundee, Fowey, Glasgow, Greenock und Tilbury Dock in London	74
» der Hafenarbeiter in Boston	74
» der Ladungs- und Kohlenarbeiter in Bremerhaven	74
» der Hafenarbeiter in Gent	74
» der Kohlenarbeiter in Rotterdam	74
» der Hafenarbeiter in Newyork, Hoboken, Brooklyn usw.	76
» im Londoner Hafen in 1912	78
» der Hafenarbeiter in Liverpool und Birkenhead	83
» der Hafenarbeiter in Varna	83
» der Hafenarbeiter in Genua	83
» der Hafenhilfsarbeiter in Fiume	86
» der Hafenarbeiter in Braila, Emden und Triest	86
» der britischen Hafen- und Transportarbeiter in 1911	51
» der Kohlenarbeiter in Berlin (Moabit)	28
» im Transportgewerbe Newyorks	33
» der Fuhrleute in Rotterdam	73, 85
» der Eisenbahner auf der britischen North Eastern	25, 84
» des Zugpersonals auf der Grand Trunk Bahn in Kanada	26
» der Eisenbahner Bosniens und der Herzegowina	26
» der Eisenbahner in Frankreich	30
» der Eisenbahner in Portugal	37
» der britischen Eisenbahner in 1911	64
» der Eisenbahner in Irland	70
» der Lokomotivführer und -heizer in Argentinien	73
» der Eisenbahner auf Sardinien	76

	Seite
Streik der Eisenbahner in Spanien	83
» bei der Hochbahngesellschaft in Hamburg	86
» der Strassenbahner in Warschau	29
» der Strassenbahner in Lissabon	29, 83
» der Strassenbahner in Kopenhagen	71
» der Strassenbahner in Chicago	85
» der Autodroschkenführer in London	72, 84
» der Chauffeure in Paris	73, 75, 87
» in Bilbao	72
» in Tasmanien	74
» in Zürich	83
Streikbrecher und gelbe Organisationen	87
Tagesordnung des Kongresses	118
Technische Entwicklung im Transport- und Verkehrswesen	8
Technische Entwicklung im Schiffsbau	14
Technische Sicherheits-Einrichtungen im Seeverkehr	15
Technische Fortschritte der Lösch-, Lade- und Ueberlade-Einrichtungen in den Häfen	16
Verständigung über eine gemeinschaftliche Aktion der Seeleute verschiedener Länder	45
Versuche einer Verständigung zwischen den Verbänden der Hafentarbeiter und Seeleute in Holland	93
Verstöße gegen die internationalen Kongressbeschlüsse	114
Wann darf die internationale Federation in Anspruch genommen werden?	114
Wahl der Präsidenten des Kongresses	124
Wahl des Zentralrats und Bestimmung des nächsten Kongressortes	182
Wirtschaftsmarkt 1910, 1911, 1912	1
Zugsicherungsvorrichtungen im Eisenbahnbetrieb	10

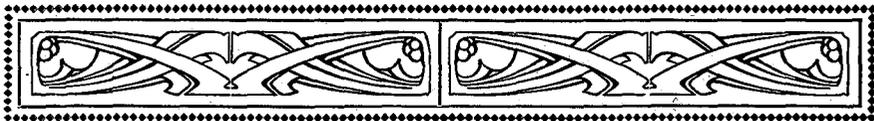
Redner-Verzeichnis.

Anitchkin-Antwerpen 158	Lindley-Stockholm 124, 155, 183
Appleton-London 123	Moltmaker-Amsterdam 162
Berg, S. v. d., -Rotterdam 124, 136, 162, 181, 182	Müller-Berlin 164, 179, 181
Bidegaray-Paris 123, 150	Müller-Wien 162
Brautigam-Rotterdam 142	Rivelli-Paris 124, 138, 163, 182
Brunner-Berlin 151, 172	Ronner-Amsterdam 136
Cathery-London 124	Signorini-Florenz 124, 142
Ciardi-Mailand 140, 144, 157, 161, 163	Schumann-Berlin 121
Döring-Berlin 131, 148, 176	Tillett-London 121, 140, 180
Dreher-Berlin 162	Tomschik-Wien 171
Forstner-Wien 125, 144, 162	Vignaud-Paris 134, 162, 174
Guinchard-Paris 125, 135, 181	Weigl-Wien 159, 173
Heykoop-Rotterdam 146	Werner-Berlin 143
Jochade-Berlin 125, 146	Wilson-London 125, 137, 164, 181
Le Guen-Paris 170, 173	Williams-London 123, 162, 182, 183

Bericht des Zentralrats

für 1910, 1911, 1912.





In unserm letzten Bericht an den internationalen Kongress in Kopenhagen konnten wir bereits darauf hinweisen, dass sich am Ende des Jahres 1909 eine Besserung auf dem Wirtschaftsmarkte bemerkbar machte, die allem Anschein nach die Merkmale der Beständigkeit zeigte. Das ist denn auch der Fall gewesen. Die Jahre 1910, 1911 und 1912, über die sich unser Bericht dieses Mal erstreckt, waren Jahre der fetten Dividenden, nicht nur im Schiffahrtsbetriebe, sondern auch im Verkehrs- und Transportbetriebe zu Lande. Besonders die beiden letzten Jahre waren für die kapitalistische Klasse solche der grössten Prosperität, speziell in einigen Ländern, wie England, Russland und Deutschland, wo sie im Zeichen der Hochkonjunktur standen. Das wird auch durch die uns übermittelten Berichte der angeschlossenen Organisationen bestätigt. Eine Ausnahme macht nur Oesterreich-Ungarn. Hier war infolge der Kriegsgefahr, der finanziellen Kriegsrüstungen und des Ausfalles des Balkanexports im letzten Jahresviertel 1912 eine Wirtschaftskrise eingetreten. Aber man hoffte, diese Wirtschaftskrise werde nach Beendigung des Balkankrieges verschwinden und Oesterreich-Ungarn werde dann, von der Hochkonjunktur im Ausland begünstigt, sich sehr schnell von den Schrecken der Kriegskrise erholen. Darin hat man sich aber getäuscht.

Nicht nur von England kamen schon Mitte 1912 Andeutungen, dass der »Boom« im Schiffahrtsbetriebe anscheinend überschritten sei, nein, an der Schwelle des Jahres 1913 traten schon ernstere Anzeichen einer herannahenden Krise allgemein auf, wenigstens war auf den Börsen die Krise bereits eingetreten. Ihr Ausgangspunkt war auch diesmal — ganz wie bei der internationalen Krise von 1908 — Amerika. Den äusseren Anlass bot dort die Bedrohung der am Hochschutzzoll interessierten Industrien durch die Zolltarifrevision der neuen demokratischen Regierung. Das amerikanische Finanzkapital hat auch diesmal — wie schon früher wiederholt, wenn es sich durch Massregeln der Gesetzgebung oder der Verwaltung bedroht fühlte — durch Massenverkauf von Wertpapieren einen Kurssturz herbeigeführt, um das »Publikum« gegen die Regierung zu mobilisieren. Zugleich brach die Ueberspekulation in einigen kanadischen Wertpapieren zusammen und der Rückgang der Kaffeepreise erschütterte eine an der Kaffeespekulation stark beteiligte Bankengruppe. Die Folge dieser Ereignisse war ein Kurssturz an der Newyorker Börse.

Von Amerika griff die Börsenkrise nach London, Paris, Berlin und Wien über. Hier wirkte vor allem die Geldknappheit, welche die Spekulation erschwerte und die Hoffnung auf eine günstige Entwicklung der Industrie dämpfte. Insbesondere in London kamen noch die Zahlungseinstellungen zweier grosser Spekulationsfirmen dazu, wodurch die Unruhe gesteigert wurde.

führung der Industrieverbandsorganisation erst möglich geworden durch diese Anerkennung der gleichen Interessen der Arbeiter innerhalb einer Industrie.

Aus dieser theoretischen Klärung ist die deutsche Gewerkschaftsmethode hervorgegangen. Organisatorisch erstreben die deutschen Gewerkschaften die Zusammenfassung aller Arbeiter in ihren Reihen, und zwar in grossen leistungsfähigen Verbänden, nicht in kleinen, weniger leistungsfähigen, dem beruflichen Kastengeist Vorschub leistenden Vereinigungen. Für die Organisationsgrenzen ist die technische Zusammengehörigkeit der betreffenden Arbeiter im Produktionsprozess massgebend, nicht der Lehrbrief der Zunft. Die Folgen sind glänzend: während in Deutschland $2\frac{1}{2}$ Millionen Arbeiter in 49 Zentralverbänden zusammengefasst sind, die sämtlich der Generalkommission als Landeszentralisation angehören, zählt das Mutterland der Gewerkschaftsbewegung, England, mehr als 1000 Organisationen bei gleicher Mitgliederzahl. Die Zentralisation in der englischen Landeszentrale ist ebenso rückständig, denn kaum 1 Million von den $2\frac{1}{2}$ Millionen Gewerkschaftsmitgliedern gehören der General-Föderation an. Das gewerkschaftliche Zusammenwirken der englischen Arbeiter ist minimal, verglichen mit dem festen Bande, das die deutschen Gewerkschaften umschlingt. Nur so ist es zu verstehen, dass die Engländer 1912 um die Unterstützung von nur 50 000 Streikenden (bei $2\frac{1}{2}$ Millionen Organisierten) nach sechswöchigem Kampf die internationale Solidarität anrufen mussten, während die Deutschen, auch wo sie mehrere Hunderttausende von Mitgliedern monatelang im Kampfe hatten, das Ausland nicht in Anspruch nahmen.

Entsprechend der Organisationsmethode der deutschen Gewerkschaften ist auch ihre Aktionsmethode. Man nimmt sich nicht mehr vor, als man voraussichtlich durchführen kann. Daher auch die Zentralisation der Lohnbewegungen in den Vorständen der Organisationen, die alle Voraussetzungen zur Beurteilung der Situation haben. Die deutsche Aktionsmethode duldet nur organisierte Kämpfe, sie sucht die Kampfesfront nicht breiter zu gestalten, als die Leistungsfähigkeit der Organisationen es zulässt. Auch die Aussperrungen der Unternehmerverbände vermögen an diesem Aktionsprinzip der deutschen Gewerkschaften nicht viel zu ändern. Auch hier sucht die gewerkschaftliche Strategie im Gegensatz zu den Bestrebungen der Unternehmer die Kampfesfront zu vermindern, sei es durch Abschiebung der Ausgesperrten nach andern Orten oder durch Unterbringung in andern nicht vom Kampfe betroffenen Betrieben am Orte. Die Prozentaussperrung in der Grossindustrie veranlasst wohl die Organisation gelegentlich, die verbliebenen 30 oder 40 Proz. auch aus den Betrieben herauszuziehen, nicht des Sympathieprinzips halber, sondern um die Fertigstellung dringender Arbeiten zu verhindern und ferner auch, um den späteren »Aussortierung« von Arbeitern durch den Unternehmer zu begegnen. Der Sympathiestreik als solcher hat heute in den deutschen Gewerkschaften wenig Freunde, weil die Erfahrungen lehren, dass er nur selten einen Erfolg für die Arbeiter gewährt. Die einzige Form von Sympathiestreik, die in Deutschland üblich und erfolgreich ist, ist Verweigerung von Streikarbeit. Aber diese Form hat wenig mit dem eigentlichen Prinzip des Sympathiestreiks gemein, dessen Ziel es ist, die Kampfesfront zu vergrössern, weil man glaubt, dadurch den Unternehmer um so früher zur Nachgiebigkeit zu zwingen. Das gelang wohl früher, als die Unternehmer weniger gut organisiert waren, bei den heutigen Organisationsverhältnissen der Unternehmer scheidet diese Kampfesform aus, weil sie keinen Erfolg verspricht.

Den absoluten Gegensatz zu dieser deutschen Methode bildet die syndikalistische Methode. Sie verschmätzt zunächst organisatorisch die Zentralisation der gewerkschaftlichen Machtmittel. Die französischen Gewerkschaften, die Träger dieser Methode, fassen wohl ihre lokalen Syndikate in Landesvereinigungen zusammen, aber diese Vereinigungen verkörpern keine Zentralgewalt, sondern die Syndikate bestimmen selbst über ihre Aktionen. Die lokale Selbstherrlichkeit hat die finanzielle Hilflosigkeit der Zentrale zur Folge, die somit nur ideellen, keinen materiellen Wert besitzt. In einzelnen Berufen beginnt man wohl neuerdings eine Aenderung dieses Zustandes anzustreben, wobei man am weitesten dort kommt, wo man eine Anlehnung an die in Deutschland üblichen Methoden versucht.

Wie die Organisation, so ist auch die Aktionsmethode des Syndikalismus. Seine Kämpfe zeichnen sich durch Organisationslosigkeit aus, sie sind das, was man früher in Deutschland »wilde Streiks« nannte. Bei stark organisierten Unternehmerverbänden wie in Deutschland wäre diese Methode von vornherein zur absoluten Erfolglosigkeit verurteilt. Aber auch in Frankreich sind die dauernden Erfolge überall dort ganz selten, wo die syndikalistische Methode in Reinkultur blüht. In Paris, dem Hauptsitz des Syndikalismus, sind die Arbeitsverhältnisse der meisten Berufe weit schlechter als in entsprechenden deutschen Städten, die Arbeitszeit unregelmäßig und der Zehnstundentag dominierend. Auch die Solidarität der Arbeiter ist, eine Folge der schlechten Organisation, ungenügend.

Der Syndikalismus vertritt nun bezeichnenderweise die der deutschen entgegengesetzte Aktionsmethode. Er proklamiert die Ausdehnung der Kampffront an Stelle der vorsichtig abmessenden Taktik. Der Generalstreik ist für ihn die entscheidende Hauptwaffe, die sogar jede politisch-parlamentarische Tätigkeit überflüssig macht. Die Voraussetzung erfolgreicher Durchführung von Riesenkämpfen, die starke Organisation, fehlt dem Syndikalismus zwar, aber er hilft sich mit einer Theorie hierüber hinweg: der Theorie der aktionsfreudigen Minderheit. Was in Deutschland eine Schwäche ist, wird ihm mit Hilfe dieser Theorie zu einer Stärke. Er will die Massen nicht, sondern die revolutionäre Elite genügt ihm, mit deren Hilfe er die grossen Massen in den Tagen der Aktion mitreissen will.

Es bedarf keiner ausführlichen Darlegung der Gründe, die den Syndikalismus für die Arbeiterklasse in modernen kapitalistischen Staaten unannehmbar machen. Wo das Unternehmertum über starke Organisationen verfügt, die selbst die Taktik der ausgedehntesten Kampffront befolgen, wird der Syndikalismus zu einer gefährlichen Spielerei, die der Arbeiterschaft unermesslichen Schaden, aber keinen Nutzen zu bringen vermag. Auch das Organisationsprinzip der lokalen Autonomie ist unter diesen Verhältnissen unanwendbar. Hier bedarf es starker Zentralorganisationen, die die Einsetzung der gewerkschaftlichen Kraft an den Stellen verbürgen, wo der Gegner am leichtesten zu überwinden ist. Dagegen ist in den letzten Jahren in England eine Kombination syndikalistischer Massenaktion mit zentraler Organisationsform praktiziert worden, ein Verfahren, dem in seinen Konsequenzen nachzugehen sich wirklich verlohnt.

Die englischen Gewerkschaften waren einst die Vorbilder für die gewerkschaftliche Organisation der Arbeiter anderer Länder. Auch die deutschen Gewerkschafter pflegten Anfang der 1890er Jahre auf England als das Musterland gewerkschaftlicher Arbeiterorganisation hinzublicken. Gelernt haben sie von den

Engländern die Grundsätze hoher Beiträge, guter Unterstützungseinrichtungen und der vertraglichen Regelung der Arbeitszeit. Aber nur die Grundsätze an sich; in ihrer Durchführung sind die deutschen Gewerkschaften eigene Wege gegangen. Die vorteilhafte Einwirkung einer geklärten sozialistischen Auffassung zeigt sich bei jedem Vergleich englischer und deutscher Gewerkschaftseinrichtungen. In England entspricht die Durchführung gewisser Einrichtungen lediglich den Bedürfnissen des Tages und der Berufskaste, in Deutschland werden stets die weiteren Ziele der Arbeiterklasse berücksichtigt. Daher sind die Unterstützungen in den deutschen Gewerkschaften keine patriarchalischen Wohlfahrtseinrichtungen, sondern systematisch ausgebaute Kampfesmittel geworden, die Organisation eine solche des Kampfes und die Tarifverträge kein Prinzip, mit dem die Gewerkschaften stehen und fallen, sondern Einrichtungen der Zweckmässigkeit. Die deutschen Gewerkschaften sind gewohnt, als Klassenorganisationen aufzutreten; in England dominiert gewerkschaftlich die Berufskaste. Das ist die Erklärung für die organisatorische Zersplitterung der englischen Gewerkschaften.

Eigenartigerweise sollte aber gerade in England eine neue Kampfeskategorie zuerst zur Anwendung kommen, die eine starke Zentralisation der Kräfte zur Voraussetzung hat: die gewerkschaftliche Massenaktion. Das ist aber nur scheinbar eine Inkonsequenz. In Wirklichkeit ist es sehr natürlich, dass dort, wo die theoretische Klärung fehlt, die Stimmung für Experimente eine grössere ist. Es ist nicht von ungefähr, dass es die englischen Transportarbeiter waren, die zuerst mit der neuen Taktik begannen. Diese Arbeiterkategorie ist, wenn man von den Eisenbahnern absieht, bisher mangelhaft organisiert gewesen. Auch eine Folge spezifisch englischer Organisationsentwicklung. Lange Zeit hindurch blickten unsre Hafengewaltigen nach den englischen Häfen, wenn es galt, Streikbrecher heranzuholen. Die Shipping Federation, der Unternehmerverband, regierte absolut in der englischen Seefahrt. Und diese Unternehmerkaste verstand es ausgezeichnet, die moderne Sklaverei rücksichtslos durchzuführen. Bis dann schliesslich den unterdrückten Massen die Geduld riss und ein plötzlicher Ausstand von der Stimmung in der Tiefe Kunde gab. Eine Branche nach der andern stellte die Arbeit ein: das Prinzip des Sympathiekampfes hatte sich mit einem Schlage auf der ganzen Linie durchgesetzt. Die Grösse des Kampfes überrumpelte die Unternehmer, der Erfolg der Arbeiter war durchschlagend. Die jüngst noch rechtlosen Massen triumphierten. Im ganzen Transportgewerbe zu Wasser und zu Lande wurden zum Teil auch durch den Druck der öffentlichen Meinung und der Regierung erhebliche Verbesserungen der Arbeitsverhältnisse erzwungen.

Es folgte der erhebende Kampf der Bergleute im Winter 1911/1912. Auch hier der Massenausstand auf der ganzen Linie, der die englische Nation bis in die Tiefen aufwühlte und die Gesetzgebung zum Einschreiten zwang. Der gewerkschaftliche Massenkampf bekam politische Konsequenzen, er war zum politischen Kampf geworden. Anscheinend also eine Bestätigung syndikalistischer Theorien, wonach nur die wirtschaftliche Massenaktion, plötzlich und unberechenbar ausbrechend, Hilfe bringen kann, nicht aber der politische Schacher der Arbeitervertreter im Parlament.

Allein, die Sache hat einen Haken. Zur Zeit dieser Kämpfe regierten in England die Mittelschicht sowie die Kreise der Exportindustrie und des Handels. Diese Partei bedarf, um sich am Ruder zu halten, zunächst der Unterstützung

der Arbeiter. Weiter haben die von ihr vertretenen Volksschichten kein Interesse an einem Sieg der in Frage kommenden Unternehmer, wohl aber an einer ruhigen Abwicklung ihrer Tagesgeschäfte. Sie wurden hierin gestört durch die grossen Ausstände, bei denen das moralische Recht zweifellos auf seiten der Arbeiter lag. Und bei der grossen Transportarbeiterbewegung war auch der politische Horizont getrübt, die Marokko-Affäre warf ihre drohenden Schatten über das politische Leben. Die regierende Mittelpartei hatte also gute Gründe für ihre Haltung. Auch beim Bergarbeiterausstand war weniger ihre soziale Einsicht als politische Rücksichten massgebend.

Wie ganz anders hat sich das alles 1912 gestaltet beim Kampf im Londoner Hafen. Die Regierung hat zwar im Vergleich zu dem üblichen deutschen Verfahren sich noch relativ unparteiisch verhalten, sie hat zu vermitteln gesucht und unter bestimmten Bedingungen gar ihre Dienste auch in anderer Hinsicht angeboten. Aber einen Druck auf die Unternehmer auszuüben, dazu reichte es diesmal nicht aus. Kriegerische Verwicklungen drohten nicht, die Aktion der Londoner Hafearbeiter fand nicht einmal die genügende Unterstützung der englischen Arbeiterklasse, geschweige denn der Volksschichten, deren Vertreter die liberale Regierung ist. Die übrigen Transportarbeiter des Landes lehnten die Sympathieaktion ab, ja man hat nicht einmal die zur Unterstützung der 56 000 Streikenden nötigen Gelder unter 2½ Millionen organisierter Arbeiter aufzubringen vermocht. Streikbrecher standen in grosser Zahl zur Verfügung; selbst wenn man annehmen will, dass deren Qualifikation minderwertig war, so ändert das an der Tendenz nichts. Die Aktion der Masse hat eben ganz besondere Voraussetzungen zu ihrem Erfolge nötig. Wo diese fehlen, ist ein ungenügend organisierter Massenkampf von vornherein verloren.

Diese Voraussetzungen sind sowohl wirtschaftlicher als politischer Natur. Besondere politische Situationen, inner- oder ausserpolitische, können die öffentlichen Gewalten zwingen, für die Gewährung der Arbeiterforderungen einzutreten und ihre Autorität dafür anzubieten. Eine besondere wirtschaftliche Situation kann das Unternehmertum selbst zur Nachgiebigkeit zwingen, sie kann auch die öffentliche Meinung auf die Seite der Arbeiter bringen. In solchen Fällen einen Massenkampf zu wagen, hängt von der Stärke der Organisationen, der Kampffähigkeit und Kampfeslust ihrer Mitglieder und der Tüchtigkeit und Umsicht ihrer Führer ab.

Aber solche Aktionen können nicht zum ehernen Bestand der gewerkschaftlichen Strategie und zu ihren normalen Grundsätzen gehören. Jene Situationen sind ausserordentlich selten. Sie waren vorhanden in England bei der Bewegung der Transportarbeiter 1911 und bei der Bergarbeiterbewegung 1911/1912; sie fehlten ganz bei der Mitte 1912 beendeten Bewegung im Londoner Hafen. Und sie fehlen auch zurzeit in Deutschland. Hier regiert nicht die Demokratie, sondern der Feudalismus der Junker und Schlotbarone. Hier regiert eine weltfremde und reaktionäre Polizeibureaukratie, hier regieren die Maschinengewehre. Und wirtschaftlich stehen dem Unternehmertum grosse, leistungsfähige Organisationen zur Verfügung, die selbst ein erhebliches strategisches Interesse an der Ausdehnung der Kämpfe haben. Je grösser die Kampfesfront, desto ungefährlicher die Konkurrenz der Unternehmer untereinander auf dem Warenmarkt und desto schneller müssen die Geldmittel der Arbeiterschaft ausgehen. Desto grösser aber auch die Aussicht für die Unternehmer; die Maschinengewehre auffahren zu sehen, um die Kämpfe im

Arbeiterblut zu ersticken. Das ist keine Situation für gewerkschaftliche Massenkämpfe nach Art der vorjährigen in England.

Nicht zuletzt spielt die Auffassung der Arbeiter selbst eine Rolle. Es ist eine törichte Meinung, die sich dahin kundgibt, die Arbeitermassen brennen nur so darauf, sich in grosse Kämpfe verwickeln zu lassen. Die deutschen Arbeiter haben gewiss eine glänzende Opferwilligkeit und Disziplin in ihren Kämpfen bewiesen. Sie beweisen dies täglich in ihrer nie erlahmenden politischen und gewerkschaftlichen Organisationsarbeit. Und die Arbeiterklasse weiss auch einen als unumgänglich sich erweisenden Kampf mit Mut und Ausdauer zu führen. Aber sie ist am wenigsten geneigt, sich in Kämpfe zu stürzen, deren Erfolg in keiner Weise verbürgt ist, deren Niederlage vielmehr in sicherer Aussicht steht. Der familienversorgende Arbeiter hat ein sehr begreifliches Interesse daran, seine Familie nicht nutzlos darben zu lassen, sein wirtschaftliches Interesse lässt ihn wünschen, einem geregelten Arbeitsverhältnis nachgehen zu können. Um diese Regelung in seinem Sinne durchzuführen, geht er in den Kampf, wenn es notwendig ist, aber nicht einer Theorie zuliebe. Die Londoner Hafendarbeiter haben erfahren, was es heisst, sich über die Stimmung der Arbeitsbrüder im eigenen Lande zu täuschen.

Aber es geht noch ein weiteres aus den grossen Klassenkämpfen in den letzten Jahren hervor: dass die bürgerliche Gesellschaft nicht leicht durch grandiose Arbeitseinstellung rein ökonomisch aus den Angeln gehoben werden kann. Die englischen Bergarbeiter haben fast ein Vierteljahr das grosse Industrieland ohne Kohle gelassen, die Bourgeoisie verhungerte weder, noch erforderte sie. In Schweden, dessen Bevölkerung zur Hälfte von industrieller Wirtschaft lebt, kämpfte die Gesamtarbeiterschaft mit Ausnahme weniger Branchen fünf volle Wochen. Die notwendigsten gesellschaftlichen Funktionen wurden, soweit die Arbeiter in den Ausstand traten, vom Bürgertum selbst versehen. Der Generalausstand kann und wird in den revolutionären Kämpfen der Zukunft eine gewichtige Rolle spielen, aber er kann in keiner Weise die bisherige erfolgreiche, tätige, politische und gewerkschaftliche »Kleinarbeit« ersetzen.

Die englischen Beispiele zeigen, dass die Massenstrategie nicht geeignet ist, eine Revision der bisher in Deutschland üblichen Methode vorzunehmen, dass vielmehr auch künftig es geraten ist, die Aktion den vorhandenen organisatorischen Kräften anzupassen. Und diese Methode hat der deutschen Arbeiterschaft grosse Erfolge auf politischem und gewerkschaftlichem Gebiete gebracht. Damit schliessen wir dieses Kapitel und wenden uns nunmehr einem ebenso wichtigen Thema zu, nämlich der technischen Entwicklung und der Einführung von Arbeitskräfte sparenden Maschinen in den verschiedenen Betriebszweigen des Transport- und Verkehrsgewerbes.

Die technische Entwicklung und die Einführung von Arbeitskräfte sparenden Maschinen.

Die Technik und die Einführung arbeitsparender Maschinen im Transport- und Verkehrswesen hat in den letzten Jahren ungeahnte Fortschritte gemacht. Auch auf dem Gebiete des Arbeiterschutzes und des Schutzes von Menschenleben überhaupt, soweit Sicherheitsvorrichtungen im Eisenbahnbetriebe und Rettungsvorrichtungen an Bord grosser Passagierdampfer in Frage kommen, sind be-

achtenswerte Verbesserungen zu verzeichnen. Wenden wir uns zunächst einmal dem Eisenbahnverkehrswesen zu.

Im Eisenbahnverkehr steigern sich die Anforderungen, welche an die Bahnverwaltungen in bezug auf die Grösse der zu befördernden Traglasten und hinsichtlich der Schnelligkeit der Züge gestellt werden, von Jahr zu Jahr. Die Verminderung der Lokomotivkilometer bei gleichzeitiger Steigerung der Wagenkilometer spielt schon aus finanziellen Gründen eine grosse Rolle, denn sie bewirkt eine Ermässigung der Unterhaltungskosten und des Bedarfs an Neuanschaffungen. Aber die bisherigen Konstruktionsmittel gaben dem Lokomotivkonstrukteur nicht die Möglichkeit in die Hand, mit diesen Forderungen nach leistungsfähigeren und dabei ökonomisch arbeitenden Lokomotiven genügend Schritt zu halten, denn die für den Schienenoberbau zugelassenen Gewichtsbelastungen, die Tragfähigkeit der Brücken und das Profil der Tunneln usw. stellen für die Dimensionierung der Lokomotiven Beschränkungen dar, die eingehalten werden müssen. Diese Aufgaben zu lösen, gelang mit der systematischen Einführung des Heissdampfes in den Lokomotivbau. Die Anwendung von Heissdampf hat nämlich bei gleichem Maschinengewicht eine erhebliche Kraftsteigerung der Lokomotive, die bei voller Maschinenausnutzung gegenüber den bisherigen Nassdampf-Zwillingslokomotiven 33 bis 50 Proz. beträgt, und bei gleicher Kraftleistung eine Kohlenersparnis bis zu 30 Proz. und mehr und eine noch höhere Wasserersparnis gegenüber gleichartigen Nassdampflokomotiven zur Folge. Neben der recht erheblichen Kohlen- und Wasserersparnis spielt die bedeutende Mehrleistung der Heissdampflokomotive eine grosse Rolle für den Betrieb.

Die Heissdampflokomotive verglichen mit einer Nassdampflokomotive gleicher Bauart und Grösse birgt daher für eine bestimmte Leistung eine erhebliche Kraftreserve in sich, die nach den Ansprüchen, welche der Betrieb stellt, voll ausgenutzt werden kann. Es ist deshalb nicht mehr nötig, Zuflucht zu Vorspannlokomotiven zu nehmen, was abgesehen von dem Wegfall der damit verbundenen Betriebskosten aus betriebstechnischen Gründen und im Interesse der Sicherheit des Betriebes von grossem Vorteil ist. Die Kraftreserve der Heissdampflokomotive gestattet auch, innerhalb der gesetzlich zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten auf geeigneten Strecken selbst erhebliche Verspätungen ohne Schwierigkeiten einzuholen und trägt dadurch im Interesse der Reisenden zur Pünktlichkeit des Zugverkehrs und zur Erreichung der Anschlüsse bei.

Mit der Einführung des Heissdampfes in den Lokomotivbau sind die Namen des jetzt in den Ruhestand getretenen preussischen Geheimen Baurates Garbe beim Königlichen Eisenbahn-Zentralamte in Berlin und des Ingenieurs und Fabrikanten Wilhelm Schmidt in Kassel, der der Inhaber der hauptsächlichsten Patente ist, für alle Zeiten verknüpft. Heute fährt man schon mit Ueberhitzern »made in Germany« in fast allen Ländern. Fortgesetzt erfolgen Verbesserungen. So wird die schwerste Gattung der Schnellzugslokomotiven ausser der Verwendung des hoch überhitzten Dampfes jetzt mit Verbundwirkung und Vierzylinder-Anordnung konstruiert, womit die Kombination einer Dampflokomotive geschaffen worden ist, die ein schwer zu überwindender Gegner für die machtvoll vordringende elektrische Lokomotive werden wird.

Unter den Neuerungen im Lokomotivwesen, die seit 1909 zu verzeichnen sind, sind noch erwähnenswert die elektrische Lokomotive mit Turbinenantrieb, die Gelenklokomotive (zwei Kesselteile durch eine Art Kugelgelenk miteinander

verbunden oder durch ein blasebalg- oder harmonikaartiges Zwischenstück), die Lokomotiven der Atlanticbauart (ein führendes Drehgestell, zwei Triebachsen, eine Laufachse), die Pacificbauart (ein führendes Drehgestell, drei Triebachsen, eine Laufachse), die Mallet-Lokomotive (jede Hälfte hat eine Lauf- und vier angetriebene Achsen), die Schnellzuglokomotive mit Dieselmotor.

Anschliessend hieran sei auch einiges über das Signalwesen und die Zugsicherungsrichtungen gesagt, da die Ausgestaltung dieser Einrichtungen eng mit der Vervollkommnung im Lokomotivbau zusammenhängt, die ja in erster Linie eine Schnelligkeitssteigerung zum Ziele hat. Geschwindigkeiten bis zu 100 km und darüber pro Stunde sind keine Seltenheit. Damit wächst aber auch die Gefahr, und Versuche, die sichtbaren Signale durch hörbare zu ergänzen, reichen ebenso wie die Vorschläge, das Auffahren eines Zuges auf einen andern durch besondere, von der Aufmerksamkeit des Lokomotivführers unabhängige Einrichtungen zu verhüten, schon einige Zeit zurück. Nun sind in letzter Zeit in verschiedenen Ländern ernste Versuche gemacht worden, die Frage zu klären, ob und unter welchen Voraussetzungen Hilfsmittel zur Unterstützung des Lokomotivführers bei der Beobachtung der Signale und zum Anhalten des Zuges in Gefahrenfällen zweckmässig sein können, wie z. B. das Ueberfahren von Haltsignalen und die daraus erwachsenden Gefahren durch selbsttätige Bremsung des Zuges oder durch hörbare und sichtbare Signale auf der Lokomotive und dergleichen mehr verhütet werden kann. Diese Frage beschäftigt die Eisenbahnverwaltungen wohl aller Länder schon seit Jahren. Versuche über Versuche wurden gemacht, aber von der allgemeinen Einführung solcher elektrischer oder mechanischer Sicherungsmittel hörte man noch nichts, weil angeblich keine dieser Einrichtungen die erste und unerlässliche Bedingung, »dass sie unbedingt sicher wirken«, erfüllte. Die Versuche erstrecken sich unter anderem auf Knall- und Lichtsignale, elektrisch betriebene Huppen und Sirenen, elektrische Signalmelder, darunter auch den van Braamschen Zugsicherungsapparat, drahtlose Telegraphie usw. Nur ein Apparat ist als brauchbar von der grössten Eisenbahnverwaltung der Welt, der preussisch-hessischen, befunden und sofort in über tausend Exemplaren auf den Linien der genannten Verwaltung eingeführt worden. Es handelt sich um einen Apparat, der die Aufmerksamkeit der Lokomotivführer bei der Beobachtung der Signale nachprüft und jede Nachlässigkeit sofort zur Anzeige bringt. Wenn bisher ein Zug über ein auf »Halt« stehendes Signal hinausfuhr, ohne dass sich dabei ein Unfall ereignete, so kam dies Vergehen des Lokomotivführers nicht zur Kenntnis der vorgesetzten Behörde, die den Führer also auch nicht verwarnen konnte. Der neue Apparat schafft hierin Wandel. Sobald der Zug über eines der mit dem Apparat versehenen und auf »Halt« stehenden Signale hinausfährt, wird der auf der Strecke gemachte Fehler registriert. Der Apparat besteht aus einem Schienenkontakt und einer Alarmglocke mit Abstellvorrichtung. Wenn das Signal auf »Halt« steht und der Zug darüber hinausfährt, so ertönt auf der folgenden Station eine sehr laut schallende Alarmglocke. Diese ist durch Drücken auf einen bestimmten Knopf wieder abzustellen. Der Knopf wiederum steht mit einem Zählwerk in Verbindung, das jedesmal beim Drücken des Knopfes um eine Nummer weiterspringt. Ueber jede der Nummern, die das Zählwerk zeigt, hat der Stationsvorsteher Protokoll vorzuweisen. In diesem Falle, wie merkwürdig, versagt der Apparat nie, da erfüllt er die erste und unerlässlichste Bedingung, nämlich, »dass er unbedingt sicher wirkt«.

Nicht uninteressant mag für unsre Berufskollegen vom Fach auch das sein, was der badische Bahnbauinspektor A. Blum zu der Frage der Verhütung des Ueberfahrens von Haltsignalen veröffentlicht hat. Nach den Berechnungen Blums stehen auf den deutschen Eisenbahnen jährlich 200 Millionen Signalgebungen nach der Unfallstatistik höchstens 51 Unfälle gegenüber, die auf das Ueberfahren von Haltsignalen zurückgeführt werden können. Es kommt daher höchstens ein solcher Unfall auf vier Millionen Signalgebungen. Dieser hohe Sicherheitsgrad der Signalbeobachtung durch die Lokomotivführer kann, wie Blum näher ausführt, durch selbsttätig wirkende Sicherheitseinrichtungen nicht annähernd erreicht werden. Er schätzt nämlich die Zahl der jährlich an solchen Sicherheitseinrichtungen vorkommenden Betätigungen auf 360 Millionen. Unter der Annahme, dass jede selbsttätig wirkende Einrichtung nur einmal im Jahre versagt, berechnet Blum die Zahl der Versager zu 35 000. Der Sicherheitsgrad würde hier also nur rund 1 : 10 000 betragen, sich also nicht annähernd so günstig stellen, wie bei der Beobachtung der Signale durch den Lokomotivführer. »Mögen diese Berechnungen auch nicht allen im praktischen Dienste vorkommenden Verhältnissen Rechnung tragen — meint das amtliche Organ der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung hierzu —, so zeigen sie doch, dass an die Einführung mechanischer Hilfsmittel bei der Signalgebung vielfach übertriebene Erwartungen geknüpft werden. Wenn ausserdem alle Erörterungen und Versuche das übereinstimmende Ergebnis geliefert haben, dass es bisher nicht gelungen ist, eine elektrische und mechanische Sicherheitseinrichtung zu schaffen, die zur Verhütung des Ueberfahrens von Haltsignalen sich als zuverlässig und brauchbar erwiesen hat, so kann es einem Zweifel nicht unterliegen, dass derartige Einrichtungen eher schädlich als nützlich wirken müssen. Denn es ist zu besorgen, dass sie die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers von der Beobachtung der Streckensignale ablenken und sein Verantwortlichkeitsgefühl abschwächen, so dass beim Versagen der Hilfseinrichtung erst recht ein Unfall befürchtet werden müsste.«

Mit solchen Argumenten kann man offene Türen einrennen. Es ist noch lange nicht bewiesen, dass die Hilfseinrichtungen, wenn sie erst einmal allgemein eingeführt sind, die Lokomotivführer der Gefahr gegenüber gleichgültiger machen. Im Gegenteil, der Lokomotivführer wird seine Aufmerksamkeit wie bisher anspannen, da er weiss, dass die Hilfseinrichtung versagen kann und dann ein Unfall zu befürchten ist.

Wie den Signal- und Zugsicherungsapparaten ergeht es auch den Apparaten für den Arbeiterschutz im Eisenbahnrangierbetrieb. Die jetzige Art, durch Menschenhand die Verbindung zwischen den Wagen herzustellen, erfordert alljährlich zahlreiche Todesfälle und verursacht viele grässliche Verstümmelungen. Seit langer Zeit beschäftigen sich in fast allen Ländern die Eisenbahnverwaltungen mit der Lösung dieser Aufgabe, die indessen an die Technik sehr erhebliche Schwierigkeiten stellt. Die Technik hat dieses schwierige Problem durch die Erfindung einer automatischen Kupplung, für die bereits 8000 patentierte Entwürfe bestehen, gelöst oder doch der Lösung sehr nahe gebracht. Trotz dieser grossen Zahl automatischer Kupplungen, unter denen sich viele praktische Systeme befinden, sind die meisten Eisenbahnverwaltungen noch nicht über das Stadium der Versuche hinausgekommen. Nur in den Vereinigten Staaten von Amerika ist die selbsttätige Kupplung fast durchweg eingeführt. Auf die Vereinigten Staaten wird Argentinien folgen. Unter dem 7. Oktober 1909 ist

dort nämlich ein Gesetz Nr. 6509 erlassen worden, dass die Anwendung selbsttätiger Kupplungen auf sämtlichen Eisenbahnen des Landes vorschreibt. Im Artikel 2 dieses Gesetzes wird bestimmt, dass die Generalverkehrsdirektion innerhalb dreier Jahre die Bauart festsetzen soll, welche die Eisenbahngesellschaften zu benutzen haben. Diese muss so beschaffen sein, dass sie für alle Spurweiten die selbsttätige Kupplung durch einfache Berührung bewirkt. Nach Verlauf von sechs Jahren von der Festsetzung dieser Bauart ab ist der Verkehr von Maschinen, Personen- und Güterwagen, die nicht mit dieser Kupplung ausgerüstet sind, verboten.

In verschiedenen Staaten, wie Frankreich, Italien und Deutschland, ist man noch, wie schon erwähnt, bei Versuchen geblieben. Die Versuche sollen Aufschluss geben über folgende Punkte: 1. In welchem Masse tritt eine Verminderung der Betriebsunfälle bei der selbsttätigen Kupplung ein? 2. Wie lassen sich die Schwierigkeiten der notwendigen Uebergangszeit zwischen alter und neuer Kupplung überwinden? 3. Welchen Einfluss hat die selbsttätige Kupplung auf die Abwicklung des Betriebes? 4. Wie gestaltet sich das Verhältnis zu den Nachbarbahnen nach der Einführung der selbsttätigen Kupplung? Es sind also doch verschiedene Widerstände vorhanden, die vorher überwunden sein müssen, sobald die selbsttätige Kupplung allgemein zur Einführung gelangt. Am besten ist wohl das System Boirault — so benannt nach dem französischen Ingenieur Boirault, der auch Mitglied des Nationalen Syndikats der französischen Eisenbahner ist — allen Anforderungen bis jetzt gerecht geworden. Bei Gelegenheit der fünften Delegiertenversammlung der Internationalen Vereinigung für gesetzlichen Arbeiterschutz in Luzern im September 1908 wurde der Apparat praktisch vorgeführt und fand allseitige Anerkennung. Damit angestellte Proben im Bereich der preussischen Eisenbahndirektion Saarbrücken ergaben indessen, wie der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten im Landtag erklärt hat, doch noch gewisse Mängel, namentlich wurde auf das bei Nässe und Kälte eintretende Einfrieren der Kupplungsvorrichtungen hingewiesen. Es soll dem Erfinder aber gelungen sein, diese Mängel durch Verbesserungen der Konstruktion zu beseitigen oder doch auf ein Geringes zurückzuführen. Einige andre Systeme, und zwar preisgekrönte Modelle des vom Collegio nazionale degli Ingegneri delle Ferrovie Italiane im Jahre 1909 in Mailand veranstalteten Wettbewerbes, wurden im Juni 1910 einer grossen Zahl von Sachverständigen und Vertretern von Eisenbahnverwaltungen sowie Regierungen praktisch vorgeführt. Es handelte sich um die von 48 eingelaufenen Modellen preisgekrönten beiden Apparate Pavia-Casalis und den mit einem Ehren-diplom bedachten Apparat von Breda und von Migone-Ambrosini. Die Versuche stellten die Sachverständigen vollständig zufrieden. Auch die im Juli desselben Jahres dem in Bern stattgefundenen internationalen Eisenbahnkongress vorgeführten Systeme, besonders die Boiraultsche Kupplung, erwiesen sich als sehr praktisch, dauerhaft und allen Anforderungen gewachsen. Allerdings muss immer erst abgewartet werden, wie sich die Apparate bewähren, wenn sie einige Monate den Anforderungen des täglichen Dienstes ausgesetzt gewesen sind.

Die in den Jahren 1908 und 1909 auf der Strecke von La Roche sur Yon nach Les Sables d'Olonne gemachten Versuche mit einer Boiraultschen Kupplung der abnehmbaren Form, soweit die Wagen nicht schon eine durch den Kupplungsbolzen fest mit der Zugstange verbundene Boirault-Kupplung besaßen, bewog das französische Parlament im Jahre 1910, die Summe von 1 150 000 Fr. zu einem Versuch in grossem Stil zu bewilligen. Es wurde ein grösserer, von mehreren Stellen aus zugänglicher Bezirk gewählt, der folgende Versuchsstrecken umschliesst: La

Rochelle—La Palice, La Rochelle—Rochefort s. M., La Rochelle—Aigrefeuille, La Rochelle—Velluire—Fontenay le Comte und La Rochelle—Velluire—La Roche sur Yon. In diesem Bezirk wird die normale Schraubenkupplung von der Benutzung ausgeschaltet. Allen in diesen Bezirken eintretenden, noch nicht mit der Boiraultschen Kupplung versehenen Betriebsmitteln wird eine solche der beweglichen Form angehängt, die bei dem Verlassen des Bezirks wieder abgenommen wird. Dieses geschieht auf folgenden vier Uebergangsbahnhöfen: La Roche sur Yon, Fontenay le Comte, Aigrefeuille und Rochefort s. M. Das Abnehmen und Anhängen der Kupplung wird durch zwei Mann besorgt, welche eine rund 40 kg wiegende Kupplungshälfte bequem tragen können. Das Anhängen und Abnehmen der Kupplung beansprucht stark eine halbe Minute für jeden Wagen. Der geringe hierdurch veranlasste Zeitaufwand wird durch den Fortfall des Einhängens der Schraubenkupplung und durch die Bequemlichkeit der Lösung der selbsttätigen Kupplung von der Seite her reichlich wieder eingebracht. Die normale Schraubenkupplung wird vor dem Anhängen der Boiraultschen Kupplung mit dem Bügel einfach an den Hals der Zugstange angehängt. Bei den mit fest angebrachter Boiraultscher Kupplung versehenen Wagen hängt letztere, nach dem Aushängen aus dem Hakenmaul, am Kupplungsbolzen vorne frei herunter, wenn die normale Schraubenkupplung benutzt wird. Die schon zahlreichen mit der fest angebrachten Boirault-Kupplung versehenen Wagen der verschiedenen französischen Eisenbahnen verkehren frei im ganzen Lande, gehen aber nicht über die Grenze ins Ausland.

Durch die Einrichtung der Boiraultschen Kupplung der abnehmbaren Ausführungsform wird die Uebergangszeit mit gemeinsamem Gebrauch der alten und der neuen Kupplung vollständig vermieden. Nach Abschluss des jetzt eingeleiteten grossen Versuches ist allmähliches weiteres zonenweises Vorgehen in gleichem Sinne beabsichtigt. Die französischen Privatbahnen würden nach den früheren Zusicherungen des Verkehrsministers in den Sitzungen des französischen Abgeordnetenhauses vom 28. Mai 1909 und vom 1. Februar 1910, wie in der Senatsitzung vom 2. April 1910, gegebenenfalls zur Einführung der selbsttätigen Kupplung auf dem gesetzlich vorgesehenen Wege gezwungen werden.

Die Einführung der selbsttätigen Kupplung auf gesetzlichem Wege ist natürlich den Eisenbahnverwaltungen sehr unbequem, weshalb es auch nicht an Stimmen aus ihrem Lager fehlt, die sich gegen die Versuche wenden, so in neuerer Zeit die »Revue Générale des Chemins de fer« mit folgenden Ausführungen: »Nach einer Aufstellung des Board of Trade sind im Jahre 1908 auf englischen Bahnen 426 Bedienstete im Betriebe getötet und 24 017 verletzt worden; davon wurden beim Bedienen der Kupplung 16 getötet und 675 verletzt, so dass von allen Betriebsunfällen nur 2,8 Proz. auf Rechnung der Kupplungen kamen. In den Vereinigten Staaten von Amerika, wo fast durchweg selbsttätige Kupplung eingeführt ist, kamen dagegen im gleichen Jahre nach den Aufstellungen der Interstate Commerce Commission 4,2 Proz. der Betriebsunfälle beim Wagenkuppeln vor. In Frankreich verursachte das Bedienen der Kupplungen nach einem Durchschnitt der letzten zehn Jahre 3,4 Proz. aller Betriebsunfälle. Die Bedienung der Kupplungen forderte also überall verhältnismässig nur wenige Opfer und gerade die meisten in dem Lande, in dem selbsttätige Kupplungen eingeführt sind. Eine Verminderung der Betriebsunfälle durch die selbsttätige Kupplung lässt sich also nicht feststellen. Unsre Quelle führt weiter aus: Der Nutzen für die Abwicklung des Betriebes würde gering sein; die Zusammenstellung der Züge würde zwar wahrscheinlich durch die Selbsttätigkeit der Kupplungen beschleunigt, ihre Zerlegung

aber wieder verzögert werden, weil selbsttätige Kupplungen nicht wie gewöhnliche während langsamer Fahrt des Zuges von der Seite aus mit Knüppeln oder Gabeln gelöst werden können. Geradezu betriebshemmend und betriebsgefährlich würde aber das Zusammentreffen alter und neuer Einrichtungen während der Uebergangszeit wirken, die von französischen Eisenbahnfachleuten für ihren Wagenpark (361 000 Wagen) auf länger als zehn Jahre geschätzt wird. Endlich würde die Beschaffung der selbsttätigen Kupplung für den ganzen französischen Wagenpark eine Ausgabe von rund 126 Millionen Francs erfordern, wobei der Umbau der Wagenkästen noch nicht berücksichtigt ist. Die Verzinsung und Tilgung dieser Ausgabe würde die französische Eisenbahnwirtschaft jährlich mit mindestens 20 Millionen Francs belasten? Aus diesen Gründen wird in dem Aufsatz der »Revue« gegen die Einführung dieser Neuerung Widerspruch erhoben.

Es kann nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, zu den Ausführungen des Aufsatzes, gegen die sich manches sagen lässt, im einzelnen Stellung zu nehmen, nur auf zwei Punkte mag hingewiesen werden. Gerade die Möglichkeit, die selbsttätigen Kupplungen während der Fahrt bequem lösen zu können, gilt als einer ihrer wesentlichsten Vorzüge. Ein zweiter Vorteil liegt darin, dass man die Tragfähigkeit der Kupplung und damit die Zugkraft beliebig steigern kann, während bei der jetzt gebräuchlichen, mit der Hand aus- und einzuhängenden Kupplung bekanntlich durch das zulässige Gewicht der Kupplungen auch ihrer Tragfähigkeit enge Grenzen gesetzt sind. Wenn auch Mängel hier und da konstatiert werden, so übersteigen die Vorteile diese doch schon ganz erheblich, weshalb kein stichhaltiger Grund mehr dafür vorhanden ist, wenn grosse und leistungsfähige Eisenbahnverwaltungen mit der Einführung der selbsttätigen Kupplung noch zögern. Die Technik hat es auf diesem Gebiet zu einem gewissen Grad der Vollkommenheit gebracht und nun sollten die Eisenbahnverwaltungen auch endlich daran gehen, die Versuche durch die praktische Anwendung zu ersetzen.

Die Technik im Schiffsbau hat in den letzten Jahren zu ungeahnten Erfolgen geführt. Mit immer grösseren Riesenschiffen sucht man den wachsenden Bedürfnissen des ozeanischen Touristenverkehrs und der Auswanderung entgegenzukommen. Der Fortschritt im Bau der Riesenschiffe ist so rasch gekommen, dass vielfach die Häfen, die auf eine jahrhundertlange Geschichte zurücksehen, mit dem Schiffbau nicht fortkommen können. In erster Linie wird man für die neuen Ozeanrenner oder »gray hounds« die praktische Frage lösen müssen, dass die bisherigen Docks erweitert werden. Für manche Weithäfen, so z. B. London, ist das eine wichtige Frage; die bisherigen Docks reichen nicht aus für diese Abmessungen. Vor sechs Jahren staunte man als die Hauptleistungen des englischen Schiffbaues die Cunardschiffe »Mauretania« und »Lusitania« an, die aber durch die »Olympic« mit 45 000 t Gehalt und mit 240 m Länge noch übertroffen wurden. Hiermit glaubte man die Höchstleistung erreicht zu haben. Der neue White Star-Dampfer »Titanic« übertraf die »Olympic« noch wieder um ein erhebliches. Der »Titanic« zerschellte auf seiner ersten Ausreise an einem Eisberg, der sich gleichsam als ein warnendes Omen dem dahinrasenden Riesen in den Weg stellte, als sollte menschlichem Unternehmungsggeist bedeutet werden: »Bis hierher und nicht weiter«. Dem »Titanic« folgte der »Imperator« der Hamburg-Amerika Linie, der angeblich ersteren noch um ein geringes in seinen Abmessungen übertrifft. Dieses Riesenschiff fasst über 50 000 t und ist über 300 m lang. Ein Schwesterschiff mit Namen »Vaterland« und der gleichen Dimension folgt. Damit wird die Entwicklung und der Bau der Riesenschiffe noch nicht ab-

geschlossen sein. Schon taucht eine andre Verbesserung im Antrieb der Seeschiffe auf, die geeignet ist, in den nächsten Jahren eine grosse Umwälzung im Schiffsbau hervorzurufen. Mancherlei Neuerungen haben die letzten Jahrzehnte in dem Antrieb der Schiffe gebracht, wie Wasserrohrkessel, Turbinen und Heizedampf; von diesen hat nur die letztere in der Handelsschiffahrt weitere Verbreitung gefunden, während die beiden ersteren fast ausschliesslich sich auf Kriegsschiffe beschränkt haben und nur vereinzelt auf schnelle Passagierschiffe angewendet worden sind. Nun kommen noch die Grossölmotoren hinzu und diese werden in erster Linie für die Handelsschiffahrt grosse Bedeutung gewinnen. Schon kreuzen grosse Motorschiffe mit ihrem neuartigen Typ den Ozean. Vorläufig sind die Reedereien durchaus nicht erfreut über die in Aussicht stehenden sogenannten »Verbesserungen«, die im Konkurrenzkampf für die Uebergangszeit eine Reihe von recht störenden Aenderungen mit sich bringen, aber sie werden sich den Erfolgen der Technik gegenüber, die stets nach wirtschaftlich Besserem strebt, auf die Dauer nicht ablehnend verhalten können. Und Vorteile werden durch die Einführung der Oelmotoren zweifellos erzielt. Die grossen Vorteile des Motorantriebes für den Reeder gegenüber dem Dampfmaschinenantrieb auf Schiffen sind: Grosse Raum- und Gewichtersparnis durch den Fortfall der Kesselanlage und den auf etwa ein Drittel verminderten Brennstoffverbrauch; ferner Fortfall des grössten Teils des Heizpersonals. Also auch hier ein grosses Ueberflüssigwerden von Arbeitskräften. Von den Grossölmotoren bis zur Einführung der Elektrizität ist dann nur noch ein kleiner Sprung.

Unter den technischen Einrichtungen, deren Aufgabe es ist, die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen, haben noch die Unterwasserschallsignale und die drahtlose Telegraphie in der Berichtszeit eine erhöhte Bedeutung erlangt. Ferner sei noch auf die erneuten Anstrengungen hingewiesen, aufgerüttelt und angefacht durch die furchtbare »Titanic«-Katastrophe, solche Einrichtungen zu schaffen, die eine grössere Sicherung von Menschenleben auf hoher See garantieren. Die Einrichtungen für die Unsinkbarkeit der Schiffe, die Bemessung der Anzahl und Grösse der Rettungsboote an Bord, ihre Konstruktion und ihr Inhalt, die Unterbringung und Zahl der an Bord befindlichen Schwimmflöße, Schwimmwesten, -gürtel usw. usw. wurden in vielen Ländern einer strengen staatlichen Prüfung unterzogen. Die Techniker haben sich auch auf diesem Gebiete in neuerer Zeit ganz hervorragend betätigt und es ist ganz unmöglich, alle die Erfindungen und Vorschläge hier aufzuzählen, die in Fachkreisen den meisten Anklang gefunden haben.

In der Hochseefischerei trat weniger der Techniker, dagegen vielmehr der Forscher hervor. Die internationale Meeresforschung hat in der Berichtszeit grosse Erfolge aufzuweisen. Es gelang der Wissenschaft, die Erforschung der die Nahrung der Fische bildenden Tiere und Pflanzen — der ohne besondere Eigenbewegung im Meer schwebenden, den Planktons, wie auch der den Meeresboden bewohnenden — zu vervollständigen, es gelingt ihr jetzt, die Eier sämtlicher Fische des Gebietes mehr oder weniger gut zu unterscheiden und mit ihrer Hilfe die Laichplätze und die Laichzeit der verschiedenen Fische zu bestimmen. Ebenso sind ihr die Larven- und Jugendstadien und ihr Aufenthaltsort bekannt. Sie kann aus den Schuppen oder Knochen das Alter der Fische bestimmen, kann angeben, in welchem Alter die Fische zu laichen beginnen, und wo die älteren Fische zu bestimmten Zeiten zu finden sind. Die Meeresforschung hat

einen Einblick in die regelmässigen Wanderungen einiger Fische gewonnen und dabei zugleich feststellen können, dass lokale Rassen desselben Fisches sich hierbei ganz verschieden verhalten können, indem eine Rasse einen starken, regelmässigen Wandertrieb zeigt, die Vertreter einer andern sich als Standfische erweisen. Durch Untersuchung des Mageninhalts endlich ist die Wissenschaft über die Nahrung der Fische unterrichtet, und dieses führte sie zum Plankton, der Basis der Ernährung aller Meeresfische. Weiter sind die hydrographischen Verhältnisse, die Kenntnis über die Stromrichtungen und die Geschwindigkeiten dieser Strömungen usw., noch mehr geklärt worden. Die von den Mitgliedern der internationalen Meeresforschung ersonnenen neuen Methoden und Apparate zur Untersuchung der physikalischen und chemischen Verhältnisse des Meeres haben Erfolge erzielt, die der Forschung in allen Ozeanen zugute gekommen sind. Zu erwähnen sind die Methoden und Apparate zur genauen Bestimmung des Salz- und Gasgehaltes des Meerwassers, die Konstruktion von Strommessern und Wasserschöpfnern, die Herstellung von Thermometern, welche die Temperatur des Meerwassers selbst in den grössten Meerestiefen auf ein hundertstel Grad genau zu bestimmen erlauben usw. So sind in mühevoller gemeinschaftlicher Arbeit die Grundlagen einer Kenntnis der hydrographischen Verhältnisse geschaffen worden, und erst jetzt kann man an ein Studium des Einflusses dieser Verhältnisse auf das Leben im Meere denken. Unsre Berufskollegen haben natürlich das grösste Interesse an der weiteren Entwicklung dieser Wissenschaft, hängt doch ihr Verdienst und ihre Existenz eng mit den Resultaten der Meeresforschung zusammen, da diese den Hochseefischern mit wichtigen Mitteilungen über gute Fangmöglichkeiten dienen kann.

Nun hätten wir diesem Bericht noch eine kurze Betrachtung über die technischen Fortschritte der Lös-, Lade- und Ueberladeeinrichtungen in den Häfen anfügen. An der Arbeiterverdrängung in und an den Häfen der verschiedenen Länder in den letzten Jahren zeigt sich so recht, welcher technische Fortschritt bereits gemacht ist und wie wenig dieser durch Rücksichten auf die soziale Lage der Arbeiter aufgehalten wird. Die konstruktive Weiterbildung der Hebezeuge am Hafen bringt die gleichen Entwicklungstendenzen hervor wie in den übrigen grossbetrieblichen Produktionsstätten, in denen eine maschinelle Lastenbeförderung eine grosse Rolle spielt. Die heutige Hebemaschine soll grosse Hubleistungen ausführen können, dann aber in ihrer Steuerung und Regulierbarkeit sich dem Arbeitsprozess möglichst schmiegsam anpassen. Erstrebt wird weiterhin eine Verminderung der Hilfsarbeiter und eine Verkürzung der Arbeitszeit, die zum An- und Abhängen der Last notwendig ist.

Die älteren Hebemaschinen haben für das Befestigen und Lösen der Last von dem Aufhängehaken der Krankette je nach der Art der Last im Durchschnitt vier bis acht geübte Hilfsarbeiter notwendig gemacht. Um diese Arbeitslöhne zu ersparen, ging man bei Lasten, die nur aus gleichmässigen Stücken bestehen (Kohle, Erz, Sand, und dergleichen), zu folgenden technischen Hilfsmitteln über: Man führte Fördergefässe ein, die durch einen Bügel festgehalten werden und von selbst umkippen, wenn von dem Arbeiter der Bügel ausgeklinkt wird. Nach der Entleerung geht der Kübel wieder in seine erste Lage zurück, weil im Boden ein Gegengewicht eingelassen ist, das das leere Gefäss wieder senkrecht stellt und der Bügel dadurch sich von selbst wieder einklinkt. Aber auch diese Konstruktion ist unzureichend, da die Last mit der Hand, beziehungsweise mit der Schaufel erst

wieder eingeschaufelt werden muss. Um dafür die notwendigen Hilfsarbeiter zu ersparen, sind dann die sogenannten Selbstgreifer konstruiert worden. Das Fördergefäss besteht aus zwei Hälften, die aufklappbar sind. Die Unterkanten der Schaufel hat man mit Schneiden oder Zähnen aus gehärtetem Stahl ausgerüstet und gräbt sich der Förderkorb durch sein Eigengewicht in den Kohlenhaufen, Sandberg usw. ein. Beim Anziehen der Kette schliessen sich die beiden Hälften und halten das Fördergut so lange fest, bis wiederum die Schaufeln vom Führerstand aus entkoppelt werden.

In der Praxis aber haben sich nun bald die Nachteile dieser Selbstgreifer gezeigt. Weil sich der Förderkorb mit einer gewissen Wucht eingraben muss, kann der Boden des Ladeschiffes leicht beschädigt werden, diese Typen sind daher auch nicht ganz gefahrlos im Betrieb. Die Amerikaner haben deshalb zuerst Stielgreifer eingeführt, die sich von den früheren Konstruktionen dadurch unterscheiden, dass der Förderkorb nicht an einer Kette, sondern an einem starren Hebelarm hängt. Die Stielgreifer haben oft den Vorzug leichter Regulierbarkeit.

Aber nicht nur Kohle, Sand, Erz usw. werden im Hafen verladen, sondern auch Stückgüter (Säcke, Fässer usw.). Für diese Zwecke bemühen sich daher die Konstrukteure, ihre Selbstgreifer zangenförmig je nach Art des Förderguts auszubilden. So kehrt in diesem Maschinentyp am klarsten die Urform des Werkzeugs wieder: das äusserste freie Ende eines gewaltigen Armes läuft in eine Riesenhand aus, deren Finger selbsttätig die Fördergüter ergreifen, heben und weitertransportieren.

Dann wären die Getreideheber zu erwähnen. Hier setzt die neueste Entwicklung der Hebetchnik im und am Hafen ein. Auch diese Konstruktionen sind aus Amerika zu uns herübergekommen, die Ingenieure für Hebezeuge haben entweder selbst amerikanische Betriebe besichtigt oder die nachhaltigsten Anregungen aus der amerikanischen Fachliteratur erhalten. In die Laderäume der grossen Getreideschiffe wird das Getreide in Körnern verladen; so gefüllt kommen die Getreideschiffe meistens in den Häfen an. Die Getreidekörner werden nun nicht etwa geschaufelt, sondern durch Druckluft gehoben. Der Getreideheber ist im Prinzip ein riesiges transportables Rohr, dessen unteres Ende als Saugrüssel bis zu dem Boden des zu entladenden Schiffes hinunterreicht. Durch maschinell getriebene Luftpumpen werden die Getreidekörner angesaugt, gehoben, an einer automatischen Wage vorbeigeführt, gewogen und das Gewicht registriert. Die abgewogenen Getreidemassen fallen dann durch ein Abflussrohr in die Entladeschiffe oder in die Behälter, in denen das Getreide weiterverfrachtet werden soll.

Hinzu kommen nun auch die Kohlenbunkerungs-Elevatoren, die ebenso wie die Getreideheber schwimmfähig sind, also im Hafen hin und her transportiert werden können. Diese schwimmenden Kohlenbunkerungs-Elevatoren, von denen es mehrere Systeme gibt und wovon schon mehrere in verschiedenen grossen Häfen in voller Tätigkeit sind, leisten von 300 bis 500 t und mehr pro Stunde. Durch grosse Backen, wie bei einer Baggermaschine, werden die Steinkohlen gehoben und in einen Trichter geworfen, von wo aus sie durch eine sogenannte Jakobsleiter über den grossen hochstehenden Arm geführt und durch ein Rohr in die Bunker des Dampfers geleitet werden. Die beförderten Kohlen werden gleichzeitig auch automatisch gewogen. Die Vereinigte Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Kopenhagen hat einen neuen Kohlendampfer »Avanti« von 3000 t speziell dafür gebaut, um die grossen Amerikadampfer der Gesellschaft zu bunkern, wobei die Sieurinsche Löscheinrichtung — noch ein andres System — benutzt wurde. Das

Fahrzeug löscht die Kohlen mit seiner eigenen Einrichtung in einer Höhe von 25' über Deck in die Seitenpforten der Amerikadampfer hinein und füllt deren Bunkerräume. Desgleichen wird in Trichter von geringerer Höhe gelöscht, sowie in schmale Leichter, ohne dass Geien benutzt werden. Die Entlöschung findet vermittels grosser Schaufeln von $1\frac{1}{2}$ t statt. Bei der Entlöschung werden nur zwei Mann vom Lande verwendet, welche die Löschblöcke im Raume bedienen, während die übrigen Arbeiten von der Schiffsbesatzung ausgeführt werden. Die Ladebäume des Dampfers sind 50' lang und können zu jeder Zeit die Kohlen direkt in Eisenbahnwaggonen in ansehnlicher Entfernung vom Fahrzeug löschen. Es muss hierbei bemerkt werden, dass die Löscheinrichtung des Dampfers »Avanti« das vollkommenste darstellt, was in den Sieurinschen Erfindungen geleistet worden ist.

Wenn wir zum Schluss noch die Spezialdampfer für Kohlen- und Erztransporte erwähnen, die zum Be- und Entladen kaum noch Arbeitskräfte benötigten (Vollrath Tham, Hermann Sauber), wenn wir ferner noch die Bedienung von Lagerplätzen durch elektrische Hängebahnen, die elektrische Kippvorrichtung für ganze Eisenbahnwagen, die Löschräne mit ausschwingbarem und wagerecht ausschließbarem Ausleger, stationäre Getreide-Elevatoren mit seitwärts transportablen Türmen, Ueberladevorrichtungen durch moderne Waggonkipper und das Entladen mittels eines Magnets erwähnen, so glauben wir die neueste technische Entwicklung in der Hafendarbeit genügend beschrieben zu haben.

Hygiene und Rettungswesen.

Die hygienischen Zustände im Eisenbahnwesen sind, soweit die Beförderungsmittel sowie die Aufenthalts- und Diensträume für Reisende und Bahnpersonal in Betracht kommen, noch überaus traurig, wenn auch zugegeben werden soll, dass es auf diesem Gebiete bereits beachtenswerte Verbesserungen gibt. Da handelt es sich aber in vielen Fällen nur um sog. soziale Prunkstücke, die gerne von den Eisenbahnverwaltungen gezeigt oder in Erinnerung gebracht werden, wenn man damit die übrigen traurigen Zustände verdecken will. Im Eisenbahnbetriebe mit seinen Staub-, Rauch- und Russbelästigungen sollte die grösste Sauberkeit herrschen. Wie sieht es aber damit aus?

Wenn wir diese Frage beantworten, so beschränken wir uns dabei nicht nur auf eine Eisenbahnverwaltung oder auf einige Länder, sondern wir gehen ganz allgemein auf die Verhältnisse, die so ziemlich für alle Länder gleich sind, ein. Da ist zunächst manches über die Beschaffenheit der Diensträume zu sagen. Es fehlt in vielen Fällen an guten Lüftungsanlagen, hygienisch einwandfreien Heizungsanlagen, die keine zu trockene Luft bieten, den Augen wohltuend angebrachte Beleuchtungseinrichtungen mit Schutz vor Blendstrahlen, staubarmen Fussböden, zweckentsprechend gebauten und aufgestellten Pulten usw. Oft herrscht auch eine in hygienischer Hinsicht bedenkliche Ueberfüllung an Angestellten in den Diensträumen. Sehr schlimm sieht es in den Güterabfertigungsräumen aus. Dort findet man als einzigstes Objekt der hygienischen Fürsorge meistens nur einen Spucknapf. Besonders fühlbar ist dort auch der Mangel an Wascheinrichtungen. Wenn man daran denkt, dass die Hände der Angestellten in den Güterabfertigungen mit Geld und mit Hunderten von mehr oder weniger unsauberen Frachtbriefen, sowie mit den dem allgemeinen Handgebrauche dienenden Tarifabellen und Dienstschriften, die durch jahrelange Benutzung ein höchst unappetitliches Aussehen erhalten, in Berührung kommen, so muss man es für eine unbedingte Notwendigkeit halten, dass die Angestellten eine häufige

und gründliche Reinigung der Hände zur Verhütung von Ansteckungen vornehmen können. Aehnlich sind die Zustände in den Heizhäusern, Aufenthaltsräumen und Uebernachtungslokalen. Auch hier versagt in vielen Fällen die öffentliche Gesundheitspflege. In den Eisenbahnwerkstätten sind die Zustände schon besser geworden. Allgemein kommt man dem Reinlichkeitsbedürfnis der Angestellten schon durch den Bau von Brause- und Wannenbädern entgegen, aber immer noch nicht genügend, es könnte gerade auf diesem Gebiete noch mehr geschehen.

Besondere Aufmerksamkeit sollten die Eisenbahnverwaltungen auch auf die Beschmutzung vielbefahrener Strecken durch die Benutzung der in den Zügen befindlichen Abortanlagen und auf diese selbst verwenden. Hier müsste den hygienischen Anforderungen mehr Rechnung getragen werden, damit dem Streckenpersonal der Anblick ekelregender Zustände erspart wird, wobei noch zu bedenken ist, dass in Zeiten von Epidemien die übermässige Beschmutzung solcher, meistens in der Nähe grosser Städte liegender und viel begangener Strecken die Weiterverbreitung der Seuche fördert.

Nichts vermag auf den Gesundheitszustand des Personals auf die Dauer schädlicher einzuwirken, als eine unzureichende Reinigung und Staubbeseitigung der Arbeits- und Wohnräume sowie der Betriebsmittel. Die bisherigen primitiven Reinigungsmethoden, wie Klopfen, Bürsten, Waschen und Fegen, können der Aufgabe einer hygienischen, wirtschaftlichen Reinigung keineswegs gerecht werden. Mit diesen Methoden war auch immer die Gefahr der Uebertragung ansteckender Krankheiten auf das Personal verbunden, welches mit der Reinigung der zur Personen- und Viehbeförderung benutzten Wagen beschäftigt wurde. Man denke nur an die Pest, Pocken, Tuberkulose, Influenza und verschiedene Tierseuchen. Es gibt Wagenarten, z. B. die vielbödigen Geflügelwagen, deren Reinigung ohne Schaden für den die Desinfektion bewirkenden Angestellten nahezu unmöglich ist; aber selbst eine vorschriftsmässige Reinigung bietet nicht immer eine sichere Gewähr dafür, dass in Fällen wirklicher Verseuchung die über den Wagen verbreiteten Ansteckungskeime sämtlich abgetötet sind.

Es ist daher zu begrüßen, dass die Fachmänner unablässig bemüht sind, das Desinfektionsverfahren und die Reinigungsmethode zu vervollkommen, damit die Seuchenkeime auch an den verborgensten und schwer zugänglichen Stellen getroffen und vernichtet werden, die Desinfektionsarbeit selbst aber schneller und gefahrloser ausgeführt werden kann.

Zunächst hat in neuerer Zeit eine Methode mehr und mehr Eingang gefunden, bei der durch völlige Absaugung des Staubes und dessen Abführen in ein Wassergefäss in hygienischer Beziehung das denkbar Vollkommenste erreicht wird. Ohne dass es dazu eines besonderen Arbeitsaufwandes bedarf, vermag der Staub auch aus solchen Stellen beseitigt zu werden, die für die früheren Verfahren unzugänglich waren. Da kein Staub aufgewirbelt wird, brauchen die mit der Reinigung Beauftragten keinen Staub zu schlucken. Von ruhestörendem Lärm ist keine Rede mehr, da die Pumpe fast geräuschlos arbeitet. Ein weiterer Fortschritt besteht darin, dass die Reinigung an Ort und Stelle geschieht, so dass die früher auf den Transport der zu reinigenden Gegenstände aufgewendete Zeit und Mühe wegfällt. Diese Entstäubungspumpe ist fahrbar, wird elektrisch angetrieben, hat eine Rohr- und Schlauchleitung, welche die Verbindung mit dem Staubsaugerüssel herstellt. Die Pumpe saugt durch die Oeffnung des flachen Saugers am Rüssel einen Luftstrom hindurch, der die auf seinem Wege lagernden Staubteile mit sich reisst. Die Stärke des Luft-

stromes ist so bemessen, dass er einerseits den Staub mit Sicherheit mitnimmt, anderseits das Gewebe der zu reinigenden Stoffe nicht angreift. Durch ein in die Schlauchleitung eingeschaltetes Schauglas kann die Staubbewegung beobachtet werden.

Ein anderer in neuester Zeit eingeführter Apparat bezweckt in erster Linie die Ausnutzung des Druckes der Wasserleitungen zur Reinigung von Personen- und Viehwagen, Rampen, Geräten, sowie von verseuchten Stallungen usw. Er ruht auf Rädern und kann deshalb sowohl neben die zu desinfizierenden Eisenbahnwagen als auch zu den in der Nähe der zu entseuchenden Rampen und Räume befindlichen Hydranten gefahren und dort angeschlossen werden. Die Hauptaufgabe des Apparates besteht in der Reinigung und Desinfektion der zur Viehbeförderung auf Eisenbahnen benutzten Wagen; er ist deshalb so eingerichtet, dass mit ihm die Waschung der Wagen mit heissem und kaltem Wasser und zugleich auch die Desinfektion mit heisser Sodalauge und mit verdünnter Kresolschwefelsäure ausgeführt werden kann. Der Apparat wird auch zur Reinigung und Desinfektion der von Auswanderern benutzten Personenwagen verwendet und eignet sich hierfür insofern noch besonders, als er eine Desinfektion seucheverdächtiger oder offenkundig verseuchter Wagen vor Beginn der eigentlichen Reinigungsarbeiten zulässt, ohne dass das Innere der Wagen betreten zu werden braucht.

Noch ein anderer Apparat wird in der Königlichen Eisenbahnhauptwerkstätte in Potsdam angewandt, die hauptsächlich mit der Unterhaltung von Salon-, Schlaf- und D-Zugwagen beschäftigt ist, der die Wagen desinfiziert, trocknet und gründlich von Ungeziefer reinigt, das in den nach Russland laufenden Wagen ab und zu vorkommt. Bei der vierfachen Polsterung dieser Wagen war es früher eine schwierige und keineswegs als sicher geltende Arbeit, jede Ungezieferbrut in den Winkeln und Ritzen des Wagens zu entdecken; Polster und Leisten mussten abgenommen werden und trotz grösster Sorgfalt konnte die Möglichkeit der Ueberwanderung von Ungeziefer von einem Wagen auf einen andern Wagen, der schon gereinigt war, nicht ausgeschlossen werden. Zur Reinigung eines Wagens war längere Zeit nötig und der Arbeitslohn allein betrug 300 bis 400 Mk. Der neue Apparat reinigt mit grosser Sicherheit einen Wagen an einem Tage mit einem Kostenbetrag von 35 Mk. Das Verfahren besteht darin, dass der ganze Wagen in einen grossen luftdicht verschliessbaren Zylinder eingefahren wird, in dessen Innern eine Temperatur von 45—50 Grad herrscht und in dem durch Absaugung der Luft eine derartige Luftverdünnung hergestellt ist, dass der absolute Luftdruck nur 70—74 Quecksilbersäule geringer ist als ausserhalb. Unter so geringem Druck siedet das Wasser schon bei einer Temperatur von 40 Grad Celsius. Es tritt hierbei bei allen Lebewesen, z. B. dem Ungeziefer und seiner Brut, eine Verdampfung der in ihnen enthaltenen Feuchtigkeit ein, wodurch ihr Absterben sicher herbeigeführt wird. Lackierung und Polsterung leiden bei der niedrigen Temperatur nicht. Die in dem Zylinder und somit in dem Wagen herrschende relative Luftleere ermöglicht aber auch desinfizierenden Dämpfen das Eindringen in alle, auch die kleinsten und verborgensten Winkel und Ritzen des Wagens. Während des tiefsten Vakuums wird durch einen besonderen Apparat Formalin in den Zylinder geleitet, wo es fast augenblicklich verdampft und den ganzen Raum erfüllt. Wird dann nach Einleitung des Formalins wieder Luft in den Zylinder eingelassen, so nimmt diese der Formalindampf auch in die feinsten Poren des Wagens mit. Ausserdem wird der Wagen

aufs schnellste ausgetrocknet, was seither in anderer Weise nur schwer zu erreichen war. Der Zylinder ist etwa 23 Meter lang bei einem Durchmesser von 5 Meter. Der Dampf wird im Scheitel des Zylinders eingeleitet und in demselben durch 252 Verteilungsrohre nach einem am Boden des Zylinders befindlichen Abdampfrohr geführt. Die Heizfläche des Verteilungsrohrs beträgt 210 qm. Durch elektrisch betriebene Ventilatoren wird die Luft im Zylinder in Bewegung gehalten, so dass im Zylinder innerhalb einer Stunde eine Temperatur von 50 Grad erreicht wird, die zur vollständigen Erwärmung des zu desinfizierenden Eisenbahnwagens jedoch fünf Stunden erhalten werden muss.

An technischen Einrichtungen, um allen Anforderungen der modernen Hygiene sowohl im Interesse des reisenden Publikums als auch in dem des Personals gerecht zu werden, fehlt es also im Eisenbahnverkehrswesen nicht, doch fehlt es an einer durchgreifenden Anwendung, da hier immer das Sparsamkeitsprinzip und die Gewinnsucht der Eisenbahnverwaltungen hindernd im Wege steht.

Nicht ganz so »glänzend« wie im Eisenbahnverkehrswesen sieht es mit dem hygienischen Fortschritt im Schiffahrtsbetrieb aus. Während man für die Passagiere alles nur Erdenkliche an Bequemlichkeit, körperlicher Zerstreuung usw. an Bord der Schiffe schafft, während man mit Luxus überladene Salons, Kabinen, Spielplätze, Bäder usw. einrichtet, bleiben für die Mannschaft in den meisten Fällen nur unzulängliche Räume übrig. Die Logisverhältnisse sind im allgemeinen noch sehr traurig und bleiben hinter den gesetzlichen Bestimmungen, die sich auch nur in ganz bescheidenen Grenzen bewegen, noch um ein Erhebliches zurück. Wie mit den Logisverhältnissen, so sieht es auch mit der Beköstigung und der Krankenfürsorge an Bord aus, es herrschen auf diesem Gebiete noch Mißstände, die jeder Beschreibung spotten. Es hat sich auf diesem Gebiete gegen früher so gut wie nichts gebessert, wenn auch zugegeben werden muss, dass auf einer ganzen Reihe moderner Dampfer einige Verbesserungen zu verzeichnen sind. Die Literatur über die hygienischen Verhältnisse an Bord der Schiffe ist sehr arm. Wenn auch hier und da gelegentlich in der seemännischen Fachpresse zu ganz besonders krassen Fällen Stellung genommen wird, so bedeutet das nicht viel und gibt noch nicht die Uebersicht, wie z. B. die Verhandlungen des Ersten Allgemeinen Schutzkongresses für alle in der deutschen Schifffahrt und im Schiffbau beschäftigten Arbeiter, abgehalten vom 19. bis 21. März 1906 in Berlin, sowie der »Rapport over de Volkshuisvesting aan Boord van Nederlandsche Koopvaardijsschepen en Zeevisschersvaartuigen« (Bericht über die Logisverhältnisse der Mannschaften an Bord der Niederländischen Handelsschiffe und Seefischer-Fahrzeuge), erstattet und veröffentlicht vom Allgemeinen Niederländischen Seemannsbund im Jahre 1911. Auf dem Schutzkongress in Berlin behandelte der in der internationalen Bewegung der Transport- und Verkehrsarbeiter wohlbekannte Kollege Paul Müller in einem ausführlichen Referat die rückständigen Verhältnisse in der deutschen Schifffahrt. Wir können auf die damals vom Kollegen Müller vorgebrachten Tatsachen nicht näher mehr eingehen, da es schon zu weit zurückliegt, aber man kann, ohne sich deswegen Gewissensbisse zu machen, behaupten, dass auch heute noch die vor sieben Jahren kritisierten Zustände in wenig abgeschwächter Form fortbestehen. Aehnliche Zustände sind auch durch den Niederländischen Seemannsbund für die Schiffe seines Landes festgestellt worden. Die Erhebungen dieses Verbandes dehnten sich aus auf die stinkigen, dunklen Mannschaftsräume, auf die Lage dieser Räume und ihre Umgebung, auf die Grössenverhältnisse der

Räume, die Schlafstellen (Kojen) und ihre Anordnung, auf den Zustand der Kisten zur Aufbewahrung von Essgeräten und zum Aufbewahren von Kleidungsstücken, auf die Wandbekleidung in den Räumen, Art und Zustand der Fussböden, Beleuchtung, Ventilation, Heizvorrichtungen, Unterhaltung und Reinigung, Zugänge zu den Räumen, Bestehen und Zustand besonderer Essräume, Zustand und Lage der Krankenzimmer, Wasch- und Baderäume, Zustand und Lage der Klosetts, auf die Einrichtungen der neueren Schiffe usw. Die Feststellungen ergaben ein schauerhaftes Resultat: die Räume zu klein, die Ventilation ungenügend, Heizung schlecht, Beleuchtung miserabel, Schutz gegen Feuchtigkeit, Wetter und Wind unzureichend, keine Kleiderbergung, keine Wasch-, Bade- und andre Aufenthaltsräume. Ueberall Lärm, Staub, Gestank, Ungeziefer und andres Ungetier. Unter solchen Zuständen, die gesundheitsschädlich im höchsten Grade sind, ist der Seemann gezwungen zu leben, nicht nur in Deutschland und Holland, wir sind überzeugt, auch auf den Schiffen der andern Nationen. Die Organisationen unserer Berufskollegen der verschiedensten Nationen sollten das Beispiel unserer holländischen Kollegen nachahmen, die mit ihrem Bericht in die dunkelsten Winkel an Bord der Schiffe, wo menschliche Wesen leben müssen, hineingeleuchtet und geradezu scheussliche Zustände ans Licht gezerzt haben, damit einmal international festgestellt werden kann, unter welchen unmenschlichen und allen Anforderungen der modernen Hygiene hohnsprechenden Verhältnissen die Mannschaften der Welthandelsflotte heute noch existieren müssen.

In der Binnenschifffahrt liegen die Verhältnisse ähnlich. Auch dort fehlt es an geeigneten Unterkunftsräumen auf den Kähnen. Klosetts fehlen meistens ganz. An Ungeziefer ist kein Mangel.

Ueberaus traurig sieht es auch noch mit den hygienischen Einrichtungen in den Häfen aus. Zunächst mangelt es überall an Unterkunftsräumen, in denen sich die Hafendarbeiter bei schlechtem Wetter oder in den Pausen aufhalten können. Noch schlimmer sieht es mit den Klosettverhältnissen aus, mit der Beschaffenheit und der Beschaffung des Proviantes und des Trinkwassers, besonders in den Seehafenstädten. Krankheiten und Infektionen werden durch solche Zustände gefördert. Ein grosser Teil von Infektionskrankheiten, die in verschiedenen Häfen sporadisch auftreten, sind nur auf die Zustände zurückzuführen, unter denen die Hafendarbeiter zu leiden haben. So fehlt es z. B. in den meisten Häfen an Wasch- und Badevorrichtungen. Die Hafendarbeiter können sich, wenn sie bei nassen oder trockenen Fellen arbeiten, nicht die Hände waschen und die Kleidung wechseln, obgleich es vielerorts gesetzliche Vorschriften sind, da die Milzbrandgefahr droht. Diese Arbeit ist ja sehr gefährlich, aber noch lange nicht die gefährlichste, denn es kommen alle möglichen Gifte in der Urform auf den Schiffen, einfach in Matten oder Säcke eingeschlagen, als Ladung vor. Ausserordentlich giftige Erze werden ohne Schutzmassregeln verarbeitet. Man denke nur an die Bearbeitung von Schwefelkies oder Schwefelblüte. Vergiftungen und Infektionen sind also allzuleicht möglich, wenn dem Hafendarbeiter nicht die Möglichkeit gegeben wird, sich die Hände und das Gesicht vor seinen Mahlzeiten zu waschen. Bei Arbeiten, die geeignet sind, die Augen oder die Atmungsorgane besonders zu gefährden, sollten Schutzmittel gebraucht werden, die von den Arbeitgebern zu liefern sind. Das sind Schutzbrillen oder Schwämme. Es kommt aber wohl selten vor, dass die Arbeitgeber aus freien Stücken sich bereit finden, solche Schutzmittel zur Verfügung zu stellen. Geschieht es aber doch, so sollte darauf gedrungen werden, dass die Mundschwämme

nur von einer Person zu benutzen sind. Welche Krankheiten können nicht aus dem Gebrauch von Mundschwämmen durch verschiedene Personen übertragen werden! Es ist schon vorgekommen, dass Arbeitgeber die Schwämme eingesammelt und andern Arbeitern gegeben haben. Den Hafendarbeitern drohen schreckliche Krankheiten; z. B. die bei dem Verladen von Zink- und Bleierzen beschäftigten Arbeiter erkranken oft an Bleikolik und werden manchmal teilweise paralytisch. Ihre Hände beugen sich dabei im Handgelenk und werden steif, so dass sie zu Krüppeln werden. Noch schrecklicher ist die Krankheit, von denen die Arbeiter befallen werden, die mit Pech umgehen, wie auch jene, welche die damit fabrizierten Patent-Heizmaterialien behandeln. Diese furchtbare Krankheit nennt man in England Pechkrebs. Solche Waren werden in grossen Ladungen von England nach Frankreich, Deutschland, Italien, Brasilien, Spanien und andern Ländern verschifft. Die Arbeiter in diesen Ländern mögen also auf ihrer Hut sein. Es steht wohl ausser allem Zweifel, dass die hygienischen Verhältnisse in den meisten Hafenplätzen noch überaus traurige sind, und es ist Tatsache, dass nur einige grosse Welthafenplätze erst in der neuesten Zeit begonnen haben, moderne Unterkunftsräume mit Wasch- und Badeeinrichtungen für die Hafendarbeiter zu schaffen. Gleichfalls ist mit der Verbesserung der Trinkwasseranlagen und der Klosettverhältnisse begonnen worden. Ueber diese Fortschritte werden wir später aus dem uns vorliegenden Material noch besonders berichten.

Ueber hygienische Verbesserungen im übrigen Transport- und Verkehrswesen (Fuhrtransport, Strassenbahnen) lässt sich wenig berichten.

Die Rettungseinrichtungen im Eisenbahnverkehr, in der Schifffahrt und im Hafenbetrieb haben in neuester Zeit in einigen Ländern verschiedene Verbesserungen erfahren. Das kam auf der Internationalen Hygieneausstellung in Dresden (1911) besonders für den Eisenbahnverkehr und den Schiffahrtsbetrieb teilweise zum Ausdruck. Die Ausstellung hat aber auch gezeigt, dass noch vieles unvollkommen und lückenhaft ist, besonders im Rettungswesen zur See, deren einheitliche Regelung bekanntlich auf internationalem Wege angestrebt wird. Die Eisenbahnverwaltungen haben sich mit dem Rettungswesen vorzugsweise zu befassen. Denn im Hinblick auf die mit dem Eisenbahnbetrieb und seinem gesteigerten Verkehr verbundenen Gefahren werden Unfälle ungeachtet der umfassendsten Sicherheitsvorkehrungen und Sicherheitsvorschriften immer, wenn auch im Laufe der Zeit seltener, vorkommen. Am vollkommensten sind die Rettungsvorrichtungen in den Ländern, wo ständig Hilfszüge, bestehend aus Arztwagen, Gerätewagen und Hilfsgeräthewagen, sachgemäss verteilt über das ganze Eisenbahnnetz, bereit stehen. Das ist jedoch nicht in allen Ländern der Fall. Oftmals begnügt man sich nur mit der Aufstellung von Rettungskästen und der Mitführung kleiner Verbandkästen in den Gepäckwagen der Züge. Letzteres ist aber insofern bedenklich, als bei allen schweren Eisenbahnunfällen der Packwagen der grössten Gefahr ausgesetzt ist. Selbstverständlich sollte auf jeder Station ein kleiner Verbandkasten zur ersten Hilfeleistung vorhanden sein. Viele Eisenbahnverwaltungen legen in neuester Zeit auch grossen Wert auf die Ausbildung besonders ausgesuchter Mannschaften im Samariterwesen. Es wäre noch zu berichten, dass man im österreichischen Eisenbahnministerium dabei ist, eine vollständige Neuorganisation des Rettungsdienstes auf den österreichischen Eisenbahnen vorzunehmen.

Noch wenig ausgebildet ist der Rettungsdienst bei Unglücksfällen in den Seehandelshäfen. Hier liegt noch alles sehr darnieder. Die Einrichtungen zum

Schutze von Leben und Gesundheit, wie sie noch auf vielen Schiffen, die in den grossen Seehäfen verkehren, angetroffen werden, sind einfach jammervoll, trotz Hafenspektoren und anderer Aufsichtsinstanzen. Es kommt in den grossen Häfen nicht selten vor, dass ein verunglückter Hafenarbeiter zwei bis drei Stunden an Bord liegen muss, bevor er ins Krankenhaus geschafft werden kann. In vielen Häfen gibt es kein Verbandmaterial, da ist man dann auf die Medizinkasten an Bord angewiesen, die auch selten in einem mustergültigen Zustande sind. Wenigstens sollten solche Einrichtungen getroffen werden, die es ermöglichen, die Kranken oder Verunglückten schnell zu transportieren; auch sollten im ganzen Hafenbezirk kleine Hilfsstationen errichtet werden, in denen die Krankentransportmittel untergebracht und die Instrumente und die Materialien zur ersten Hilfeleistung vorhanden sind. Dieses System ist im Hamburger Hafenbezirk durchgeführt, Rotterdam folgte damit. Von den übrigen grossen Häfen ist uns über solche Einrichtungen nichts bekannt geworden. In Hamburg wurde 1912 für den Samariterdienst im Hafen ein neues Krankentransport-Fahrzeug erbaut, welches aus Eisen hergestellt ist. Es ist 11 Meter lang, 3 Meter breit und 1,3 Meter tief. Der Raum dieses Fahrzeugs ist in zwei Teile eingeteilt, und zwar dient die eine Hälfte für solche Kranke, die mit ansteckender Krankheit behaftet sind, während die andre Hälfte für Verletzte und sonstige Kranke bestimmt ist. In jedem Raum befindet sich ein transportables Bett, welches auf einem Wagen ruht, der auf Rollen und Schienen läuft. Sobald dies Krankentransportfahrzeug längsseits eines Schiffes gebracht ist, wird der Wagen mit dem Bett hervorgerollt, das Bett mittels der Schiffswinde hochgezogen, der Kranke auf das Bett gelegt und dann mit der Winde wieder auf den Wagen gesetzt. Durch diesen Transport ist der Kranke keiner oder nur sehr geringer Erschütterung ausgesetzt.

Es liesse sich über die hygienischen Zustände, Schutzvorrichtungen und Rettungseinrichtungen im Transport- und Verkehrswesen noch so vieles sagen, aber wir wollen uns mit dem Gesagten begnügen, da es nur eine Anregung sein sollte, dahin, mehr auf diesem Gebiete zu wirken und vor allen Dingen die Neuerungen sowie Verbesserungen sorgfältig zu beobachten. Wir dürfen den geschilderten Zuständen gegenüber nicht gleichgültig bleiben.

Vom Kampfplatz der Internationale.

Wie schon anfangs erwähnt, fehlte es nicht an Kämpfen in den Jahren 1910, 1911 und 1912, darunter nicht an solchen nur wirtschaftlicher, sondern auch politischer Art. Volks- und Bürgerkriege, internationale politische Wirrnisse und erbitterte Arbeitskonflikte prägten dem hinter uns liegenden Zeitabschnitte seinen charakteristischen Stempel auf. Auf die Revolution in Portugal folgte die in China und Mexiko, auf den Marokkorummel der um den Besitz von Tripolis entfachte italienisch-türkische Waffengang und schliesslich der Kampf zwischen den Balkanvölkern, aber die alles beherrschende Erscheinung des vergangenen Zeitabschnittes bildeten doch die weitgreifenden Arbeitskämpfe im Transport- und Verkehrsgewerbe, die fast in allen Kulturländern das gewerbliche Leben längere oder kürzere Zeit aus dem Gleichgewicht brachten. Wir wollen versuchen, über die wichtigsten wirtschaftlichen Kämpfe, die von unsern Berufskollegen im vergangenen Zeitabschnitt geführt wurden, kurz und übersichtlich zu berichten. Wir beginnen mit den Kämpfen im Jahre 1910:

Zunächst hätten wir den Kampf der Seeleute auf den Great Lakes (Grossen Seen in den Vereinigten Staaten) zu erwähnen. An diesem Kampf, der

schon seit Mai 1909 andauerte, waren nahezu 10 000 Matrosen, Heizer und Köche beteiligt. Die Organisation der Reeder, bekannt unter dem Namen »Lake Carriers' Association«, machte den Seeleuten das Recht, sich zu vereinigen und sich einer Organisation anzuschließen, streitig. Um diese Absicht durchzuführen, schritt die Lake Carriers' Association zur Einführung verschiedener Einrichtungen, bekannt unter dem Namen »Welfare Plan«; Einrichtungen, die auch die Internationale Shipping Federation zur Knebelung der Arbeiterverbände empfohlen hat. Hierauf kam es zum Streik. Die Schiedsgerichte (Arbitration Boards) von sechs Staaten, Wisconsin, Michigan, Ohio, New York, Indiana und Illinois, haben im Frühjahr 1910 versucht, den Streik durch einen Vergleich zu beendigen. Die Lake Carriers' Association jedoch, hinter der sich der allmächtige Stahltrust verbirgt, lehnte jede Einmischung ab, sogar die der National Civic Federation, welche lange Zeit als ein mächtiges Friedensinstrument von den amerikanischen Arbeitern angestaunt wurde. Die Lake Carriers' Association hat so ziemlich ihre Absicht erreicht, denn bis heute, wo der Kriegszustand an den Grossen Seen noch immer andauert, ist es den verschiedenen Abteilungen des Seemannsverbandes noch nicht gelungen, den früheren Zustand, d. h. die volle Anerkennung der Organisation, wiederherzustellen.

Am 18. Juli brach es plötzlich auf der britischen North Eastern (Strecke Newcastle-Gateshead) los. Ganz überraschend traten dort 5000 bis 6000 Eisenbahner aller Grade in den Ausstand, und ebenso rasch verschwand er, doch war seine nur dreitägige Dauer hinreichend, um einen grossen Teil des Verkehrs zu hemmen sowie der Bevölkerung, der Industrie, dem Handel und der Bahnverwaltung recht bedeutenden Schaden zuzufügen. Seit 1900 hatten die britischen Bahnen keinen grösseren Streik, mit Ausnahme jenes auf der Taff Vale-Eisenbahn, zu verzeichnen. In 1907 wurde zwar ein allgemeiner Ausstand besprochen und vorbereitet, doch kam es nicht zur Tat. Diese Agitation führte bekanntlich infolge der unausgesetzten Bemühungen des Handelsamtes zur Errichtung der Railway Conciliation Boards, und seither wurde allgemein angenommen, dass damit die Gefahren eines Streiks gebannt seien. Die North Eastern hatte sich diesem Versöhnungsvertrag nicht angeschlossen, da sie im Gegensatz zu den andern Bahnverwaltungen den Vertretern der Amalgamated Society of Railway Servants das Recht zugestand, bei Arbeitsstreitigkeiten einzugreifen. Zwei Jahre später (1907) gelang es dem Schiedsrichter Sir James Woodhouse, ein Uebereinkommen zwischen der North Eastern und ihren Bediensteten abzuschliessen, das für eine Reihe von Jahren bindend ist, weshalb die Angestellten zu einem Ausstand auch nicht berechtigt waren. Die eigentliche Ursache zum Ausstand soll die wachsende Unzufriedenheit der Vereinsmitglieder mit ihren Führern gewesen sein. Den Vorwand bildete der Umstand, dass Montag, den 18. Juli, abends der Verschieber Goodchild im Güterbahnhof Gateshead bei New Castle von seinem Dienst abgezogen und auf einen andern Arbeitsplatz versetzt wurde. Ohne weitere Anzeige verliessen sofort alle Verschieber den Dienst, denen sich am nächsten Tage auch verschiedene andre Bedienstete, so z. B. Lokomotivführer und selbst Motorführer der elektrischen Linie New Castle-Tyne-mouth anschlossen. Bald machte sich der Streik in New Castle, mit Cardiff als wichtigstem Kohlenausfuhrhafen, beim Kohlengeschäft fühlbar; es musste hierauf der Güterverkehr zwischen New Castle, Gateshead und Hartlepool gänzlich und der Personenverkehr, insbesondere der Lokalverkehr, nahezu ganz eingestellt werden und nur die Schnellzüge zwischen London und Schottland konnten auf-

recht erhalten werden. Inzwischen versperrten Frachtgüter, wie sie aus den Schiffen kamen, hochaufgeschichtet die Kais, die empfindlicheren Güter verderben, der Fischhandel stockte gänzlich, die Zufuhr von Milch, Mehl, Gemüse, Früchten u. dergl. war lahmgelegt und die Preise stiegen. Zahlreiche Gruben Durhams und Northumberlands stellten den Betrieb ein, mehrere Eisen- und andre Industrie-etablissemments wurden arg in Mitleidenschaft gezogen und ungefähr 20 000 Arbeiter zum Feiern gezwungen, weil Wagen fehlten und die Schiffe in den Docks nicht beladen werden konnten. Am Mittwoch, dem zweiten Tage des Ausstandes, begehrten die Arbeiter trotz der versöhnlichen Haltung der Bahngesellschaft und trotz des ungünstigen Urteils in der Oeffentlichkeit die bedingungslose Wiedereinsetzung des Verschiebers in seinen früheren Dienst, bevor irgendwelche Verhandlungen stattfinden könnten. Vergeblich wurden neue Anhänger erwartet, Arbeiter zur Ausfüllung der entstandenen Lücken meldeten sich in genügender Zahl und der Lokaldienst konnte erweitert werden; die Verhältnisse waren gegen die Arbeiter und jede Stunde gefährdete ihre Lage. Die Führer, die eigenen Beamten, das Parlamentsmitglied Walter Hudson, vormals Personenzugschaffner, sowie der Sekretär J. Williams der Amalgamated Society erklärten den Arbeitern, dass ihr Vorgehen ungesetzlich sei, indem sie das Versöhnungsübereinkommen vom Vorjahre gebrochen haben. Vergeblich! Um sich in der einberufenen Massenversammlung Gehör zu verschaffen, mussten die Führer erklären, dass sie auf diese Weise gezwungen seien, selbständig vorzugehen und den Ausstand auch ohne die Arbeiter zu beenden. Nach heftigen wilden Ausbrüchen erfolgte Ruhe und eine grosse Mehrheit ermächtigte die Führer, die Vorschläge der Gesellschaft zu prüfen und in den Verhandlungen die tunlich günstigsten Bedingungen zu erreichen. Die Vorschläge der Gesellschaft waren: Alle Ausständigen nehmen sogleich ihren Dienst wieder auf; es wird gegen sie weder eine gesetzliche Verfolgung eingeleitet, noch ein Vermerk in die Führungstabellen eingetragen. Die Generaldirektion sagt zu, einige angebliche Beschwerden ohne Verzug untersuchen zu lassen und, wenn gewünscht, eine Abordnung zu empfangen, um den hierbei einzuhaltenden Vorgang zu besprechen. Der General-Superintendent wird den Verschieber Goodschild empfangen und auch zwei seiner Kameraden, um die Beschwerde gegen die Versetzung von der östlichen auf die westliche Seite des Güterbahnhofs zu hören. Die Untersuchung schloss befriedigend, worauf die Arbeiter auf ihre Dienstposten zurückkehrten. Der Einnahmeausfall der North Eastern belief sich auf etwa 30 000 £ (600 000 Mk.).

Zu gleicher Zeit legte auch das Zugpersonal auf der Grand Trunk Bahn in Kanada die Arbeit nieder. Ungefähr 15 000 Eisenbahner waren beteiligt. Später wurden auch noch andre Eisenbahnergrade mit in die Bewegung hineingezogen. Der Streik war nur von kurzer Dauer. Die Forderungen der Streikenden wurden einem Schiedsausschuss überwiesen.

Im September machte sich eine lebhafte Bewegung unter den Eisenbahnern Bosniens und der Herzegowina bemerkbar. Vor vier Jahren petitionierten die Eisenbahner um die Einrechnung eines Teiles der Dienstzulage (Quartiergeldes) in die Pensionsbemessung; sie wurden aber abgewiesen, weil diese Einführung auch bei den österreichischen Bahnen noch nicht existiere. Ein späteres Gesuch hatte den gleichen negativen Erfolg, weil — die Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen diese Pensionserhöhung noch nicht erhalten hätten, und nun wollte man die Regelung dieser Frage mit der schon seit Jahren geplanten Gehalts- und Pensionsregulierung der bosnischen Landesbeamten, die vom

neuen bosnischen Landtag abhängig ist, verquicken. Seither wurde den österreichischen Staatsbeamten, den Bediensteten der österreichischen Staats- und der meisten Privatbahnen ein Teil der Aktivitätszulage oder des Quartiergeldes in die Pension eingerechnet; das gleiche erreichte auch das Personal der kleinen Militärbahn Banjaluka-Doberlin und im Mai dieses Jahres auch das Personal der Ungarischen Staatsbahnen. Bloss die bosnischen Eisenbahner vertröstete man mit dem Hinweis auf die »ungünstige finanzielle Lage« der Bahn immer wieder auf bessere Zeiten. Dass man sich über die berechtigten Forderungen der Eisenbahner so leichtfertig hinwegsetzen konnte, hatte seinen Grund. Bis vor kurzer Zeit war deren Organisation keine einheitliche und repräsentierte daher auch keine Macht. Die Not aber liess die Eisenbahner endlich einsehen, dass in der Vereinigung die Macht liege, die Not brach den auch unter ihnen grassierenden Kategoriendünkel, und die verschiedenen Organisationen: der Verband der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahner (Gewerkschaft auf sozialdemokratischer Basis), die Vereine der Beamten, Unterbeamten, Diener und Lokomotivführer koalierten sich, um gemeinsam ihre Forderungen zu vertreten. In einer in Sarajevo abgehaltenen Versammlung von 2000 Eisenbahnern wurden folgende Forderungen aufgestellt und der Direktion eingereicht:

Einrechnung der vollen niedrigsten Dienstzulage in die Pensionsbemessung und Anrechnung der im Taglohn oder Taggeld sowie der vor dem Eintritt zur Bahn im Staatsdienst zugebrachten Dienstzeit.

Schaffung eines modernen Arbeiter-Alterversorgungsstatuts. Verlangt wird hierbei unter anderm Gewährung einer dem letzten vollen Verdienst entsprechenden Rente nach 25jähriger Dienstzeit.

Steuerung der Wohnungsnot.

Entschuldungsaktion mit den Kapitalien der Wohlfahrtsfonds.

Aufstellung von Personalkommissionen.

Fixierung einer Mindestruhezeit und Abschaffung des 24stündigen Verkehrsdiensstes.

Verschiedene Erhöhungen der Gehälter und verschiedene Zulagen; Kürzung von Vorrückungsfristen.

Erhöhung der Kilometergelder.

Abschaffung des Akkordlohnes, 51stündige Arbeitswoche, hygienische Einrichtungen in den Werkstätten.

Neureaktion der meisten Dienstvorschriften unter Mitwirkung des Personals.

Die koalierten Verbände warteten einen vollen Monat vergebens auf Verhandlungen mit der Direktion. Darauf rüsteten sie zum Kampfe. Sowohl der »Bosansko-hercegovacki Zeljeznicar«, das Organ des sozialdemokratischen Eisenbahnverbandes, als auch das »Signal«, das Organ der andern vier Vereine, machten ihre Leser auf einzelne Bestimmungen der Dienstvorschriften aufmerksam, deren Ausserachtlassung für die Bediensteten gefährlich werden könnten. Als man wahrnahm, dass die Direktion Massregeln traf, um einem Kampfe leichter gewachsen zu sein, wurde der Eintritt der vorschriftsmässigen Arbeit auf die Nacht vom 22. auf den 23. September festgesetzt, und da sich bis zu dieser Zeit die Direktion keines Besseren besann, arbeitete, mit verschwindenden Ausnahmen, das gesamte Personal der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen von diesem Zeitpunkt an buchstäblich nach den Dienstinstruktionen. Die Folgen dieser vorschriftsmässigen Arbeit traten bald ein. Einzelne Personenzüge hatten regelmässig elf Stunden

Verspätung; im Güterverkehr herrschte Chaos, die Kontrollbeamten schikanierten das Personal, drohten mit sofortiger Arretierung und suspendierten Bedienstete, 800 Waggons, also mehr als ein Fünftel des ganzen Wagenparks, wurden von den Revisionsschlossern als reparaturbedürftig der Werkstätte überwiesen. Drei Viertel der 209 Lokomotiven befanden sich in nicht vollkommen verkehrsfähigem Zustand, doch musste das Maschinenpersonal damit fahren. Das Stationspersonal vieler Orte hat telegraphisch wegen Erschöpfung um Ablösung. Es lehnte jede Verantwortung ab, da es infolge Personalmangels durch 36 Stunden den Dienst versehen musste. Die erste Antwort, die die Direktion auf die eingebrachten Forderungen gab, war, dass sie beim fünfzehnten Korpskommando die Bereithaltung des Militärs verlangte, um gegen »Exzedenten« mit Gewalt einschreiten zu können, und die zweite Antwort war sodann, dass sich der Direktor der bosnischen Landesbahnen, Hofrat Karl Schnack, telegraphisch am 22. d. M. vom Ministerium in Wien den Nachtrag zur Dienstordnung geben liess. In diesem Nachtrag wird die »massenhafte Arbeitseinstellung (Streik), oder eine solche Art der Verrichtung des Dienstes, durch welche die Erschwerung oder Vereitelung des Verkehrs bezweckt wird (passive Resistenz), oder die hierauf gerichtete An-eiferung, Anstiftung oder Verabredung als ein Dienstvergehen nach § 68 der Dienstordnung« bezeichnet, auf das Dienstentlassung mit sofortiger Wirksamkeit angedroht wird. Die Berufung gegen diese Strafe hat keine aufschiebende Wirkung und bedarf die gefällte Entscheidung der Bestätigung des gemeinsamen Finanzministers. Bedienstete, welche auf Grund dieser Bestimmung als Urheber, Anstifter oder Rädelsführer verurteilt und entlassen wurden, sind von jeder Wiederanstellung bei den bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen ausgeschlossen. Als diese Einschüchterung nicht verfiel, griff Schnack gleich am ersten Tage der Bewegung zu einem weiteren brutalen Pressionsmittel: er liess durch die Landesregierung am 23. abends sämtliche fünf Eisenbahnervereine auflösen. Behördlich wurde das Pressorgan der verbündeten vier Vereine, das »Signal«, unterdrückt. Das sozialdemokratische Organ, »Glas Sloboda«, wurde wegen der Kritik der ungesetzlichen Vereinsauflösungen konfisziert. Erst am vierten Tage der passiven Resistenz wurde vom Ziviladlaten Baron Benko mit dem fünfzehngliedrigen Komitee »verhandelt«. Er drohte mit verschärften Massregeln. Es wurden aber doch Zugeständnisse gemacht und zwar die Einrechnung von 40 Proz. der Sarajevoer Dienstzulage in die Pension, die Anrechnung der früheren provisorischen Dienstzeit im Höchstausmass von zehn Jahren und die Schaffung von Personalkommissionen genehmigt. Diese Zugeständnisse gingen dem Komitee nicht weit genug, aber mehr war nicht zu erreichen, so dass die Resistenz am 1. Oktober aufgegeben wurde. Im November wurden die Organisationen wieder genehmigt und anerkannt.

Ende September kam es in Berlin gelegentlich eines Streiks von 141 Kohlenarbeitern zu der in der ganzen Welt bekannt gewordenen Moabiter »Revolution«. Es war ein Lohnkampf, wie er zu Hunderten in Deutschland ausgefochten wird und niemand würde sich über diesen Kampf sonderlich aufgeregt haben, wenn es nicht die schneidige preussische Polizei fertig bekommen hätte, durch ihr brutales Auftreten und blutiges Dreinschlagen die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf diese Streikbagatelle zu lenken. Es war schliesslich kein Kampf der Polizei mehr gegen die Streikenden, sondern gegen die Bevölkerung Berlins; den Streik selbst hat die Polizei trotz aller Schneidigkeit nicht um-

zubringen vermocht. Der Streik wurde später abgebrochen und die Arbeit einmütig wieder aufgenommen. Eine Lohnerhöhung wurde zugesagt.

Am 30. September begannen die Strassenbahner in Warschau den Streik. Ueber Warschau war immer noch der Belagerungszustand verhängt und den Angestellten aller öffentlichen Verkehrsmittel war eine Arbeitseinstellung bei schwerer Strafe durch ein spezielles Gesetz verboten worden. Gleich nach Ausbruch des Streiks folgte etwas, was wohl einzig in der Geschichte der Arbeiterbewegung dastehen dürfte, nämlich die Polizei verhaftete sofort alle Angestellten. Am 1. Oktober fuhren nur einige Wagen der Strassenbahn, die von den Werkmeistern und Ingenieuren unter dem Schutze der Polizei geleitet wurden, während Bureaubeamte als Kondukteure figurierten. Am 2. Oktober aber wurde der Betrieb im grossen Umfange aufgenommen; man sah die Führer und Kondukteure im Dienst, aber unter ganz besonderen Verhältnissen: neben dem Führer standen zwei Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett, auf der hinteren Plattform standen ebenfalls Soldaten. Die Angestellten verrichteten den Dienst als Gefangene. Man hatte die Verhafteten unter militärischer Bedeckung aus den Gefängnissen nach den Remisen geführt, hatte sie hier gezwungen, die Wagen zu besteigen und den Dienst zu verrichten; am Abend wurden sie wieder in das Gefängnis geführt. So haben die zarischen Schergen ein Novum geschaffen; die Streikenden werden als Sklaven behandelt, die man zur Arbeit zwingt unter Anwendung der Militärmacht. Die Ursache des Streiks waren rein wirtschaftliche Forderungen der Angestellten. Der elektrische Betrieb wurde vor zwei Jahren auf der Warschauer Strassenbahn eingeführt. Bald darauf kam es zu Konflikten mit den Angestellten in bezug auf die Arbeitsdauer, das Salär, die Gratifikationen, ärztliche Hilfe usw. Die Angestellten wurden eben hinten und vorne bestohlen und betrogen. Als am 30. September die Vertrauensleute der Angestellten den Vorgesetzten eine Beschwerdeschrift überreichten, wurden sie brutal beschimpft; das brachte den Becher zum Ueberlaufen und die Arbeit wurde niedergelegt. Nachdem dieser Zustand der Sklaverei vier Tage gedauert hatte, wurde den Gefangenen eröffnet, die Direktion erkläre sich bereit, ihre Forderungen »zu prüfen und in kurzer Frist zu beantworten«. Die Behörde versprach, dass niemand gemassregelt werden soll und alle aus der Haft entlassen werden, wenn sie den Betrieb aufnehmen. Zur Bedingung wurde ihnen jedoch gestellt, dass sie um die Befreiung bitten sollen. Die Angestellten antworteten: »Da wir nicht gebeten haben, dass man uns einkerkert, werden wir auch nicht um die Befreiung bitten.« Man sah also davon ab und forderte nur die Unterschrift der Beamten, dass sie unter den Bedingungen, die die Direktion anbietet, den Dienst aufnehmen, was denn auch geschah.

Um dieselbe Zeit drohte ein Kampf in der dänischen Schifffahrt auszubrechen. Die Verhandlungen waren auf dem toten Punkt angelangt, als die Vertreter der Reeder am 3. Oktober, deren Wortführer der Scharfmacher Kronman war, den Vertretern der Matrosen und Heizer erklärte, ihre Forderungen nicht bewilligen zu können. Der Streik schien unvermeidlich, nur der Rücktritt Kronmans verhinderte ihn, an dessen Stelle der mehr gemässigte Herr Cold trat. Darauf wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen.

Anfang Oktober brach in Portugal die Revolution aus. Die republikanische Regierung gab den Arbeitern etwas mehr Freiheit wie die Monarchie, was zur Folge hatte, dass sich die Organisationen schnell zu entwickeln begannen. In

der Folge entstanden dann eine Anzahl Streiks, so bei den Strassenbahnern in Lissabon, die alle erfolgreich waren. In Lissabon waren 2000 Strassenbahner im Streik.

Am 11. Oktober kam es dann plötzlich und ganz überraschend zum Generalstreik der Eisenbahner in Frankreich. Vordem, am 8. Oktober, verliessen 800 Arbeiter des Maschinendepots von Chapelle-St. Denis die Arbeit infolge eines Wortbruches der Nordbahn-Gesellschaft, die an Stelle der unterdrückten Ueberstunden eine Lohnerhöhung von 1.50 Frank versprochen hatte, aber eine Erhöhung von 25 Centimes eintreten liess. Es war dieses nur ein lokaler Streik, mit dem die nationale Gewerkschaft nichts zu tun hatte, den sie auch jedenfalls zu verhindern versucht hatte, wie bereits einige Male vorher. Diesmal waren alle Anstrengungen vergebens. Nichts war imstande, die Angestellten der Nordbahn zu verhindern, in einer am 16. Oktober abgehaltenen Versammlung den Streik zu erklären. Die Versammlungsteilnehmer gingen am Schlusse der Versammlung nach den Bahnhöfen, teilten ihren Kollegen vom Dienst den gefassten Beschluss mit und um Mitternacht fuhren bereits keine Züge mehr ab. Niemals ist ein Streik so plötzlich ausgebrochen. Die nationale Gewerkschaft und das Streikkomitee waren so wenig darauf vorbereitet, dass ihre Mitglieder sich fern von Paris befanden. Im übrigen blieb der Streik auf die Nordbahn-Gesellschaft beschränkt. Sogleich erklärte die Regierung, dass sie diesen »politischen und revolutionären« Streik mit aller Energie unterdrücken werde. Gestützt durch die Regierung, zeigte sich die Nordbahn-Gesellschaft unversöhnlich und entliess am 11. Oktober den Vorsitzenden der Lokomotivführer und Heizer, Toffin, einen bei allen beliebten Kollegen. Am Abend desselben Tages traten auf die Aufforderung einzelner Kameraden hin, ohne sich um das nationale Sekretariat zu bemühen, die Angestellten der West-Staatsbahn zusammen, berieten und beschlossen den Streik. In diesem Augenblicke konnte der Organisationsvorstand nicht verlangen, dass die Streikenden der beiden Linien auf ihre Stellen zurückkehren sollten. Die Bewegung war bereits zu sehr vorgeschritten; ein Zurückweichen war unmöglich. Es konnte sich nur noch darum handeln, das Spiel aufzunehmen und es mit allen Trümpfen zu spielen. Am selben Abend wurde die Streikorder für alle Linien ausgegeben und am andern Tage durch die »Humanité« veröffentlicht. Am 12. Oktober wurde auf der Ostlinie, der Mittelmeerbahn, der Nordbahn und auf dem Pariser Nordbahnhof der Streik erklärt. Der Bahnhof St. Lazare wurde geschlossen, die Bewegung war in voller Entwicklung. Jetzt erliess Herr Briand seine Mobilisationsorder an alle französischen Eisenbahner. Die Gesetzmässigkeit dieses Vorgehens wurde bestritten; aber der Zweck wurde damit erreicht, wie wir bald sehen werden. Am selben Tage wurden die Mitglieder des Streikkomitees auf der Redaktion der »Humanité« verhaftet, trotz des Widerspruches der sozialistischen Abgeordneten, in deren Mitte sie sich befanden. Um eine Gesetzesbestimmung für dieses Vorgehen zu haben, war es nötig, auf ein Gesetz vom Jahre 1845 zurückzugehen, beschlossen zu einer Zeit, wo man Attentate zugunsten der Postkutschen auf die ersten Eisenbahnen erwartete. Aber alle Mittel waren der Regierung recht, um den Streik zu unterdrücken. War es doch der Minister der öffentlichen Arbeiten, Barthou, der am 8. Juli 1909 erklärt hatte: »Ich erwarte, dass man mir zeigen wird, dass die Arbeiter und Angestellten der Eisenbahnen nicht das Recht zum Streiken haben.« Durch dieses Vorgehen eingeschüchtert, zögerten viele Angestellten.

Auf den Linien der Nordbahn und der staatlichen Westbahn wurde der Streik nur ein teilweiser. Auch die sozialistische Partei und das nationale Syndikat rührten sich. Man hat nachher den sozialistischen Abgeordneten den Vorwurf gemacht, sie hätten sich in den Streik eingemischt und ihn zu leiten versucht. In Wirklichkeit haben sie ihn in keinem Augenblicke geleitet. Sie haben sich damit begnügt, für ihn rednerisch einzutreten und die Macht ihrer Stellung im Interesse der Streikenden zu brauchen. Was die Confédération général du Travail anbetrifft, so erliess diese eine Proklamation, in der sie den Eisenbahnern Beifall spendete. Die Maurer, Untergrundbahnangestellten und Elektriker versuchten einen Generalstreik ins Leben zu rufen, hatten aber keinen Erfolg damit. Am 14. Oktober erschien der Sieg der Arbeiter möglich; die Nachrichten aus der Provinz waren gut und in Paris war der Streik vollständig. Der Gedanke an Verhandlungen tauchte auf, aber am 16. Oktober war das Schicksal entschieden. Viele Angestellte, die Furcht hatten, kehrten zu ihren Gesellschaften zurück. Ostbahn und Mittelmeerbahn hätten sich kaum gerührt. Die Entlassungen vermehrten sich; alle Leiter waren entweder entlassen oder im Gefängnis. Durch den Kunstgriff seiner Mobilmachung hatte Herr Briand die Eisenbahner mit Erfolg eingeschüchtert und nunmehr setzte er die Unterdrückung fort. Er verweigerte, was er vorher versprochen hatte, die Vertreter der Organisation zu empfangen, und untersagte eine Manifestation. »Ich habe die Ehre, Ihnen mitzuteilen, dass der Streik beendet ist«, schrieb er stolz an die sozialistischen Abgeordneten, die bei ihm vermitteln wollten. Niemals schickte er den Präfekten strengere und despotischere Befehle. Als nächste Folge setzten sich die Gerichtshöfe in Bewegung und verurteilten gesetzwidrig wegen Taten, die absolut erlaubt waren. Die Agitatoren, die Automobilführer, selbst die, die durch Zeitungsaufrufe sich als Freunde der Eisenbahner bekannt hatten, wurden ohne irgendeinen Grund eingesperrt. Während einiger Tage konnte sich Frankreich in die Kaiserzeit zurückgesetzt fühlen. So spitzten sich die Verhältnisse zu. Ihrer Führer beraubt, voneinander getrennt, mobilisiert, im Gefängnis befindlich, zwangen jetzt die Eisenbahner das Komitee, welches sie zur Erklärung des Streiks gezwungen hatte, den Rückzug anzuordnen. Dieses geschah durch ein Manifest vom 18. Oktober, in dem das Komitee seine Haltung begründete und jede weitere Verhandlung als unmöglich erklärte. Zwei Ursachen waren es, die den Streik der Eisenbahnangestellten verloren gehen liessen. Es war ein regelloser Streik. Die Gruppen auf der Nord- und Westbahn erklärten aus eigenem Entschluss die Einstellung der Arbeit. Das Komitee, das noch nicht bereit war, musste der Bewegung folgen; aber alle aufgewendete Tätigkeit und Hingebung war nicht imstande, eine nicht vorhandene Organisation zu ersetzen. Die zweite Ursache war das Vorgehen der Regierung. Trotz allem was er ausführte, war Herr Millerand genötigt, anzuerkennen, dass die Eisenbahner das Streikrecht besitzen. Das ist von autoritativer Seite bestimmt erklärt worden. Es bleibt die unbestreitbare Tatsache bestehen, dass Bürger eingesperrt wurden, ohne das geringste Gesetzwidrige begangen zu haben. Was die Mobilisation anbetrifft, so war sie ein Gewaltstreik und eine Gesetzesverletzung. Durch eine Art Ironie des Schicksals eröffnete die Deputiertenkammer die Oktobersitzung gerade in dem Augenblick, da die Eisenbahner in ihren Dienst zurückkehrten. Jetzt sahen die Eisenbahner den Fehler ein, den sie begangen hatten, indem sie den Streik während der Abwesenheit der Kammer erklärten. Während einer Woche wiesen die sozialistischen Ab-

geordneten im Parlament und dem Land gegenüber auf die despotischen Massnahmen hin, deren Opfer die Eisenbahner geworden waren. In der Kammer versuchte der Ministerpräsident die Massnahmen der Regierung unter heftigem Protest zu verteidigen. Und die Kammer, unter dem Einfluss der Furcht, die der Streik erzeugt hatte, billigte das Vorgehen der Regierung in einer Abstimmung, in der sich die sozialistischen Stimmen mit den republikanischen Stimmen zusammenfanden. In dieser Weise ihrer letzten Hoffnungen beraubt, unterwarfen sich die Angestellten endgültig. Aber Tausenden von ihnen, vor allem den sorgfältig ausgesuchten Leitern der Bewegung, blieben die Tore der Bahnhöfe und Werkstätten verschlossen. Die Leiter der nationalen Gewerkschaft befanden sich im Gefängnis. Also freie Bürger, die sich gesetzmässig vereinigt und ein von den Ministern anerkanntes Recht ausgeübt hatten, wurden unter einem republikanischen Regime und der Ministerpräsidentenschaft von Herrn Briand von den Gesellschaften entlassen und von der Regierung eingesperrt. Dazu waren die Entlassenen, wie die Gewerkschaften selbst anerkannten, die besten Arbeiter und die Elite des Personals. Dreitausend Familien wurden dem Elend preisgegeben. Die Eisenbahner, im Dienste der Gesellschaften umhergejagt, sind dazu schwer umstände, ein anderes Gewerbe zu ergreifen. Alles dieses veranlasste den Zentralrat, folgenden Aufruf zu veröffentlichen:

Kameraden! Die Angestellten der französischen Eisenbahnen haben, nachdem sie den Generalstreik erklärt und ihre Bewegung während acht Tagen aufrechterhalten hatten, die Arbeit wieder aufnehmen müssen. Sie haben nachgeben müssen vor der brutalen Unterdrückung einer Regierung, welche, um den Gesellschaften den Erfolg zu sichern, vor keinem Mittel zurückgeschreckt ist, weder vor ungesetzlichen, noch vor willkürlichen, wie Provozierung, Mobilisierung, Untersuchungen, Verhaftungen etc. Alle nur möglichen reaktionären Mittel wurden gegen die Eisenbahner angewandt.

Das Streikkomitee des Syndikat National und der Föderation der Lokomotivführer und -heizer hat ebenfalls geglaubt, von einer Fortsetzung des Streiks abraten zu müssen, um die Organisation zu schützen. Es hat geglaubt, die Regierung und die Eisenbahngesellschaften würden ihre Feindseligkeiten nach Wiederaufnahme der Arbeit einstellen, aber dies ist nicht eingetroffen.

Die Kündigungen wurden von Tag zu Tag zahlreicher, Tausende unsrer Kameraden wurden auf die Strasse geworfen, die Untersuchungen und Verhaftungen wurden und werden noch fortgesetzt, so dass zahlreiche Familien im grössten Elend sitzen.

Wenn nun auch das Syndikat National bei der Einleitung der Bewegung nicht ganz nach den Beschlüssen der internationalen Kongresse handelte, so sieht sich der Zentralrat doch veranlasst — angesichts der traurigen Lage der annähernd 3000 gemassregelten Eisenbahner und ihrer Familien, ferner in Berücksichtigung des Umstandes, dass das Syndikat National stets seine Pflicht in der internationalen Bewegung erfüllt hat — diesen Aufruf an alle mit uns sympathisierenden Organisationen zu erlassen, um sie zu bitten, den Gefangenen, den Gemassregelten und ihren Familien ihre pekuniäre Solidarität angedeihen zu lassen.

Wir sind überzeugt, dass wir uns nicht vergebens an euch gewandt haben und dass die organisierten Transport- und Verkehrsarbeiter es sich zu Pflicht machen werden, ihren bedrängten Kameraden unter den Eisenbahnern in Frankreich beizustehen.

Dieser Aufruf hatte Erfolg, wenn auch nicht in dem gewünschten Umfange, immerhin standen wir mit unserer Unterstützung neben der nationalen Opferwilligkeit noch glänzend da, denn die französischen Organisationen haben insgesamt — **15 000 Fr.** hergegeben.

Das Verkehrsgewerbe New Yorks kam im Oktober ernstlich in Unordnung. Es streikten zuerst die Gepäckkutscher und die Helfer der grossen Expressgesellschaften; die sich vor allem mit der Beförderung von Paketen befassen. Diesen schlossen sich die Chauffeure und Droschkenkutscher an. Der Streik der Gepäckkutscher und Helfer begann am 22. Oktober mit der Arbeitsniederlegung einiger hundert Hilfsarbeiter. Zwei Tage später folgten ihnen 300 Expresskutscher, einige Tage später traten die gesamten Kutscher und Helfer in den Ausstand, am 7. November schlossen sich ihnen die Chauffeure und Droschkenkutscher an. Am 11. November nahmen die Expressleute einen Vergleichsvorschlag des Bürgermeisters Gaynor an und kehrten zur Arbeit zurück. Ohne allerdings vorläufig etwas erreicht zu haben. Die Gesellschaften gaben wohl die Zusicherung, bis zum 1. Dezember 1910 die Angelegenheit zu regeln. Man machte jedoch seitens der Gesellschaften keine Anstalten hierzu. Die Expressleute, inzwischen gut organisiert, nahmen in mehreren riesigen Versammlungen Stellung und drohten mit einem erneuten Ausstand. Es kam aber schliesslich am 1. Dezember zu folgendem Vertrag:

11 Stunden Arbeitszeit; Fuhrleute 80 Dollar (1 Dollar = 4 Mk.), Hilfsfuhrleute 75 Dollar, Helfer 55—65 Dollar, Führer von Gasolin-Autos 75 Dollar, Führer von Elektro-Autos 55 Dollar monatlich.

Ueberstunden mit 25 Cent pro Stunde, für die erste halbe Stunde jedoch nichts.

Die Leute der Queen-Express-Compagnie erhalten etwas weniger.

Es war allerdings wenig, was erreicht worden ist, aber das lag an der törichten Zersplitterung der Transportarbeiter. Zwar sind die Transportarbeiter allesamt der American Federation of Labour (Arbeiterbund) angeschlossen, aber für die Angehörigen der Newyorker Fuhrgewerke existieren nicht weniger als zwölf verschiedene Gewerkschaften, und diese wiederum sind in zwei verschiedene Lokalverbände zusammengefasst. Legte eine Gewerkschaft die Arbeit nieder, besorgten Leute einer andern den Transport. Ausserdem zeigte sich die Newyorker Polizei von ihrer schönsten Seite. Nicht weniger als 1200 Schutzleute wurden als Streikbrecher abkommandiert. Unter solchen Umständen war für die Chauffeure und Droschkenkutscher, die hauptsächlich wegen Aufrechterhaltung des »closed shop« in den Streik gingen, nichts mehr zu holen.

Im Dezember sahen wir einen Streik der Kohlenverlader, etwa 2300 Mann, in Konstantinopel. Die Kohlenverlader oder Hamale gehören mit zu der Arbeiterschicht, auf die sich die Jungtürken bei der politischen Umwälzung stützten, mit der sie auch Beziehungen unterhielten, allerdings weniger direkt, als durch Vermittlung der Zwischenunternehmer. Die Organisation der Kohlenverladung bzw. -ausladung ist nämlich derart, dass die Kohlegeschäfte bzw. die Dampfergesellschaften nicht direkt mit den Arbeitern verkehren, sondern sich Vermittler bedienen, die ihnen die nötige Arbeiterzahl stellen. Die Vermittler bei der Ausladung heissen »Lastromo«, jene bei der Verladung »Tschausch« oder auch »on—baschik«. Einige der Tschausche und Lastromo sollen in Verbindung mit den jungtürkischen Organisationen stehen oder sogar Mitglieder derselben sein. Als nun der grosse Revolutionsstreik war und siegreich zu Ende geführt wurde, konnte man nicht umhin, auch der wirtschaftlichen Not der Arbeiter Rechnung zu tragen. Damals wurde für die Kohlenträger ein Tarif vereinbart, und zwar besonders für das Verladen und Ausladen mit Unterschei-

dung von Tag- und Nacht- bzw. Sonntagsarbeit. Die Lohnsätze waren von $2\frac{1}{2}$ Piaster, das sind 45 Pfg., bis $3\frac{3}{4}$ Piaster, also 68 Pfg., für 1 Tonne Kohlen. Damit wurde einmal eine Regelung der bis dahin herrschenden heillosen Willkür in der Entlohnung, zweitens eine beachtenswerte Aufbesserung erzielt, denn unmittelbar vor der Revolution wurden die Löhne bis auf $1\frac{1}{2}$ Piaster, 28 Pfg., für die Tonne gedrückt. Man versprach auch sonst, für die Arbeiter zu sorgen, u. a. die Errichtung einer Krankenkasse, zu welchem Zwecke die Arbeiter je 5 Piaster, also 90 Pfg., monatlich zu zahlen hatten. Das Ganze lag aber in den Händen der Zwischenunternehmer, die auch aus ihrer Mitte den Vorsitzenden, zugleich Kassierer der Krankenkasse, erwählten. Es dauerte, wie die Hamale versichern, keine 15 Tage, und die ganze schöne Ordnung wurde von den Zwischenunternehmern über den Haufen geworfen. Die Lastromos kehrten sich überhaupt nicht an den Tarif und bezahlten einen Taglohn von 14 Piaster, nicht ganz $2\frac{1}{2}$ Mk. Die Tschausche verfahren anders; sie berechneten für sich persönlich aus dem Gesamtlohn: 1. einen zweifachen Arbeiterlohn, 2. einen einfachen Arbeiterlohn als Entschädigung für etwaige Vertretung, 3. 1 Piaster Ueberfahrts-geld per Kopf (zahlten selbst höchstens die Hälfte), 4. 1 Piaster für Geldwechsel, ausserdem berechneten sie falsch die Tonnenzahl usw., die alte Willkür griff wieder ein. Die Zwischenunternehmer zogen Leute heran, wo sie nur konnten, und zahlten elende Löhne. Die Lage der Kohlenverlader ist überhaupt eine furchtbare. Denn ausser dem geringen Lohn ist noch zu berücksichtigen, dass die Arbeitsgelegenheit eine sehr unregelmässige ist. Der Arbeitstag dauert von kurz nach Sonnenaufgang bis zum Sonnenuntergang. Nachtarbeit ist häufig. Oft wird, mit einer Unterbrechung von 3 bis 4 Stunden, Tag und Nacht gearbeitet. Sie beschlossen zu streiken und verlangten eine Regelung der Lohnverhältnisse und zwar für die Ausladung am Tage 3 Piaster, 54 Pfennige, in der Nacht und Sonntags 4 Piaster, 72 Pfg., für die Verladung $4\frac{1}{2}$ Piaster bzw. $6\frac{1}{2}$ Piaster, also 81 bis 117 Pfg. per Tonne, für die Bunkerarbeit, d. h., auf dem Dampfer selbst, für Tagesschicht 20 Piaster, 3.60 Mk., Nachtschicht 30 Piaster, 5.40 Mk. Da zeigten aber die Tschausche und Lastromos, Jungtürken oder keine, ihre wahre Gestalt und das Unternehmertum sowohl wie die Behörden machten Front gegen die Hamale. Durch äusseren Druck, durch den Druck des Hungers, durch Gewalt, Einschüchterung, Intrigen und direkten Betrug gelang es schliesslich den vereinigten Bemühungen der Unternehmer und Behörden, die Kohlenträger wieder zur Aufnahme der Arbeit zu veranlassen. Man versprach ihnen eine teilweise Erfüllung ihrer Forderungen, die Behörden sicherten diese Erfüllung und versprachen sogar, einen Aufsichtsbeamten zu stellen, um die Abrechnung zwischen den Arbeitern und den Zwischenunternehmern zu kontrollieren. Am nächsten Tag aber schon verletzten zwei Firmen die Abmachungen und schnitten die Löhne sogar unter ihr früheres Niveau, — und die Behörden erklärten auf Reklamationen der Arbeiter, sie könnten nichts machen, da die Kaufleute frei seien in der Ausübung ihres Gewerbes!

Auch in Gross-Newyork drohte es zu einem riesigen Streik der Hafnarbeiter zu kommen. Die Hafnarbeiter hatten Forderungen eingereicht und gedroht, wenn diese bis zum 1. Januar nicht bewilligt seien, sofort in den Streik eintreten zu wollen. Die Hafnarbeiter verlangten für den gewöhnlichen zehnstündigen Arbeitstag einen Stundenlohn von 35 statt 30 Cent, für Ueberstunden 50 statt 45 Ct., an Sonn- und Festtagen 70 statt 60 Ct., ferner 70 Ct. anstatt des Normallohnes, wenn sie über die Frühstückszeit durcharbeiten. Der

Streik sollte inszeniert werden in Manhattan, Hoboken, Jersey City und Brooklyn; zuerst bei der Amerika-, Red Star-, White Star-, Atlantic-Transport-Linie, dann bei der Cunard Linie, den französischen Linien, bei La Veloce und den beiden andern italienischen Linien in Manhattan und darauf beim Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerika-Linie und andern Gesellschaften. Bald nachdem die Forderungen vorgebracht worden waren, beschlossen die grossen Gesellschaften, die Forderungen nicht zu bewilligen und trafen Anstalten, nichtorganisierte Leute zur Arbeit bereit zu halten, falls die Streikdrohung zur Ausführung gelangen sollte. Es kam nicht zum Streik, weil die zweifelhafte Haltung der lokalen Organisation der Hafearbeiter solches nicht zulies, da diese nicht gewillt war, sich durch eine Arbeitseinstellung die Sympathie der Arbeitgeber zu verschmerzen.

Im Dezember machte sich eine grosse Unzufriedenheit unter dem italienischen Eisenbahnpersonal mehr und mehr bemerkbar. Die Ursache lag in der vom Minister Sacchi vorgeschlagenen Reform der Staatsbahnverwaltung mit den Aufbesserungen der Bezüge des Personals. Diese Reform sollte nach bürgerlichen Presseäusserungen ganz erhebliche Vorteile für die Eisenbahner bringen und zwar: 1. Erhöhung der Bezüge um 21 Millionen Lire statt der 12 Millionen, die der frühere Minister Bertolini vorgeschlagen hatte, Beteiligung an Ersparnissen und Entschädigungen für nicht genossene Ferien; 2. Beibehaltung der Ortszulagen von etwa 4,5 Millionen Lire, die der Gesetzentwurf Bertolini hatte abschaffen wollen; 3. Gewährung von Kapitalien zum Bau von Eisenbahnerhäusern gegen einen Satz von nur 5,5 Proz. für Tilgung und Verzinsung; 4. die Gründung einer grossen Wohltätigkeitsanstalt für Witwen und Waisen und 5. die Einrichtung einer Vertretung des Personals mit beratender Stimme. Dazu hätten die Eisenbahner in den letzten acht Jahren durch drei Gesetze, vom 7. Juli 1902, vom 22. April 1903 und vom 12. Juli 1906 bereits Erhöhungen von zusammen 41 Millionen Lire bekommen. Schon aus diesen Mehraufwendungen geht hervor, wie elend die Lohnverhältnisse der Eisenbahner vormals gewesen sein müssen und — sie sind es auch noch, trotz der gemachten Aufwendungen. Die italienischen Eisenbahner werden auch heute noch schlechter bezahlt wie die Eisenbahner in andern Ländern. Mit der Reform Sacchi hat es eine eigene Bewandnis, denn was mit der einen Hand gegeben wird, das wird mit der andern doppelt genommen. So stellen die unter dem Namen von Gehaltserhöhungen gemachten Zugeständnisse nichts anderes dar, als die Rückgabe eines Teiles der Einnahmen, die den Eisenbahnern unter den Privatgesellschaften kontraktmässig zustanden, und die der Staat nach der Uebernahme unrechtmässigerweise abgeschafft hat. Mit welchen Mitteln der Staat dabei zu Werke gegangen ist, zeigt u. a. sein Verhalten in Sachen der Malariaentschädigung. Bei Uebernahme des Betriebes durch den Staat hatte alles Personal, das in Malariagegenden beschäftigt war, eine kleine Tageszulage. Der Staat erklärte, diese Zulage den betreffenden Personen zu erhalten, solange sie in Malariagegenden tätig waren, und versetzte dann das Personal, um seiner Verpflichtung ledig zu sein. Die neuen Eisenbahner, die nach Malariaorten versetzt wurden, erhielten und erhalten die Malariaentschädigung nicht mehr, die alten hat man, um die Zulage zu sparen, zeitweilig oder dauernd in gesunde Gegenden versetzt. Weiter hat der Staat aufgehört, die Ueberstunden zu bezahlen. Ausserdem haben die Staatsbahnen die Zahl des Hilfspersonals ungeheuer vermehrt. Von 18 586 sind die ohne festen Kontrakt Angestellten auf rund 40 000 gestiegen; für dieses Personal bewilligt

der Entwurf gar nichts. Aber noch eine ganze Reihe anderer Punkte betrifft die Unzufriedenheit der Eisenbahner. Zunächst bekämpfen sie die Bestimmung, dass in Krankheitsfällen der Lohn für die ersten drei Tage und der vierte Teil des Lohnes für die folgenden Monate zum Besten der neuen Wohltätigkeitsanstalt zurückbehalten werden soll. Diese Bestimmung hatte bereits früher bestanden und war erst im Jahre 1908 durch ein Gesetz abgeschafft worden. Seitdem sind aber die Krankheitsmeldungen von Eisenbahnern in auffälliger Weise (um etwa 30 Proz. bei gleichzeitiger längerer Dauer der Fälle) gestiegen und der Minister Sacchi hat erklärt, der Abzug solle nur ein Mittel gegen die Vortäuschung sein, er sei aber bereit, diese Bestimmung des Entwurfs zurückzuziehen, wenn man ihm eine andre zur Bekämpfung der Simulanten nennen könne. Ferner erklärte sich das Syndikat gegen die vorgeschlagenen Prämien und Gratifikationen, da ihre Verteilung zu Günstlingswirtschaft und Ungerechtigkeiten führen würde. Weiter fordert das Syndikat, dass das neue Wohltätigkeitsinstitut mehr durch die Mittel der Bahnverwaltung und weniger durch die der Angestellten, denen man zu hohe Beiträge abfordere, unterhalten werde. Die Vertretung des Personals solle nicht zur Verhandlung über die die einzelnen Klassen betreffenden Fragen, sondern auch zur Verwaltung der Fürsorgeanstalten und für das Disziplinargericht zugezogen werden; ihre Stimme müsste nicht nur beratend sein, sondern müsste bei der Abstimmung zählen. Die zur Durchführung der Besserstellung der Beamten nötigen Mittel dürften auch selbst teilweise nicht durch Erhöhung der Tarife, sondern nur durch eine gründliche Reform des italienischen Tarifwesens, das das verwickelteste unter allen ist, aufgebracht werden; insbesondere aber sei die Besteuerung der den Angestellten zustehenden Freikarten zu bekämpfen, da die Freikarten gewissermassen als eine Ergänzung des Gehalts anzusehen seien. Weiter behauptete der Ausschuss des Syndikats, dass der die eigentliche Reform des Staatsbahnwesens betreffende Teil des Gesetzentwurfs durchaus nicht die grösstmögliche Einfachheit und Sparsamkeit im Betrieb herbeiführte, sondern dass er offenbar die Unterbringung einer grösseren Zahl höherer Beamter in der italienischen Staatsbahnverwaltung bezweckte. Ferner wird Aufhebung aller gegen die Streiker vom Jahre 1907 verhängten Bestrafungen sowie Abschaffung des Streikverbots gefordert, die Einführung eines wöchentlichen Ruhetags, Verkürzung der Arbeitszeit usw. Vor allem aber erklärte sich das Syndikat mit den Lohnerhöhungen, ihrem Ausmass, ihrer Berechnung sowie dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens unzufrieden. Das Syndikat veranstaltete eine Abstimmung über den Gesetzentwurf Sacchi. Etwa 70 000 Antworten sollen eingegangen sein, von denen die meisten den Entwurf verwarfen und für den Streik oder die Obstruktion eintraten. Die Regierung rechnete auch mit dem plötzlichen Ausbruch des Streiks oder der Obstruktion. Bei der Personalabteilung der Staatsbahnverwaltung war alles zur militärischen Einberufung der Eisenbahner vorbereitet. Mit dem Kriegsministerium waren alle entsprechenden Vereinbarungen getroffen worden. Das zum Kriegsministerium abgeordnete Amt VI »für militärische Transporte« hatte einen Plan ausgearbeitet, um mit Eisenbahntruppen und einberufenem Personal einen militärischen Betrieb auf dem ganzen italienischen Netz einzurichten. Auch die Weisungen an die Präfekten, die Eisenbahn- und andern Zivilbehörden lagen zum Versand bereit. Es sollte ein eingeschränkter Betrieb eingerichtet werden, der genügt, den Post- und Personenverkehr sowie die Beförderung der Lebensmittel für die Versorgung der Städte

zu sichern. Auch der Marineminister hatte Vorbereitungen für den Fall getroffen, dass sich der Streik auf die Staatsschifffahrt ausdehnen sollte. Vor solchen Massnahmen trat natürlich die Ausführung des Streiks zurück.

1911.

Das Jahr 1911 begann mit einer ausgedehnten Streikbewegung in Portugal. Besonders waren es die Eisenbahner, die auf einzelnen Strecken mit einer Bewegung einsetzten, aber immer rasch zu einer friedlichen Lösung kamen. Am 11. Januar jedoch kam es zu einer ausgedehnten Streikbewegung auf den Hauptstrecken des Verkehrsnetzes im ganzen Lande. Die Eisenbahner verlangten ausser einer Mindestruhezeit eine Gehaltserhöhung, die die an sich schlechten Finanzen der portugiesischen Bahnen jährlich um $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark mehr belasteten. Die Bahngesellschaften lehnten solche Forderungen ab und haben sich in längeren Verhandlungen nur bis zur Bewilligung von 25 Cts. oder 10 Proz. Lohnzulage entschliessen können, was eine Mehrausgabe von $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark im Jahre ausmachte. Die damit unzufriedenen Eisenbahner erklärten darauf den Streik. Angeblich sollte er zugleich auch eine Kundgebung gegen einen neuen Regierungserlass bedeuten, der bei geplanten Arbeitsunterbrechungen in öffentlichen Betrieben mindestens acht Tage vorher eine Ankündigung verlangt. Gegen 7000 Eisenbahner legten die Arbeit nieder, die Kameraden auf den Staatsbahnen erklärten sich mit den Privatbahnern solidarisch. Erfreulich war die öffentliche Erklärung, die die Streikenden abgaben, dass sie jedem Versuch von Sabotage in ihren Reihen scharf entgegentreten würden. Trotzdem geriet der gesamte Verkehr ins Stocken. Die Ersatzautomobile versagten sehr rasch und die erhoffte Entlastung des Eisenbahnverkehrs durch den Schiffsverkehr an der Küste entlang wurde durch furchtbare Stürme verhindert. Verschlimmert wurde die Lage durch die politische Unruhe des Landes und durch gleichzeitige Streikbewegungen der Handelsgehilfen, die eine Begrenzung der Arbeitszeit zwischen 8 Uhr morgens und 8 Uhr abends forderten, der Verlader, der Hütten- und Metallarbeiter, der Elektrizitäts- und Gasarbeiter. Am 14. Januar standen insgesamt 45 000 Mann im Streik. Mit den Handelsangestellten wurde eine Einigung erzielt. In Lissabon nahm das Publikum aus Aerger über das Stocken des Bahnverkehrs Partei gegen die Streikenden. Am 15. Januar wurden den Eisenbahnern folgende Zugeständnisse gemacht: Die niederen Lohnklassen erhalten eine tägliche Zulage von 100 Reis (45 Pfg.), allen Angestellten wird ein jährlicher Urlaub von 20 Tagen gewährt, während dessen volles Gehalt gezahlt wird, und die Arbeitszeit in den Werkstätten wird auf neun Stunden festgesetzt; die Pensionsverhältnisse werden neu geregelt, sämtlichen Angestellten jährliche Freikarten geliefert und die Streiktage als Urlaubstage angesehen und bezahlt. Der Eisenbahnverkehr wurde daraufhin wieder aufgenommen.

Im gleichen Monat kam es auch in Barcelona zu einer ausgedehnten Streikbewegung. Die Kohlenarbeiter und Schiffsverlader im Hafen waren daran beteiligt. Es kam zu Zusammenstössen zwischen den Streikenden und Arbeitswilligen. Erreicht wurde nichts.

Die Eisenbahner in Holland erhielten ein vom Minister genehmigtes und vom 15. Januar ab auf die Dauer von fünf Jahren gültiges neues Reglement über die Arbeitsbedingungen. Die Löhne aller Kategorien, mit Ausnahme einzelner höherer Beamten, blieben trotz der immer steigenden Teuerung

dieselben. Bedeutende Aufbesserungen irgendeiner Art sind nicht zu verzeichnen. Im Gegenteil, in vielfacher Hinsicht schnitt das Personal mit dem neuen Reglement schlechter ab, besonders bezüglich des Urlaubs, Bemessung des Krankengeldes usw. Die Empörung und Unzufriedenheit unter dem Personal war natürlich sehr gross. Wie bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft verhielt es sich auch bei der zweitgrössten, bei der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, deren neues Reglement auch keine Verbesserungen aufwies. Auch hier waren die vielen Postulate des Personals unberücksichtigt geblieben. Die Regelung der Pension blieb für alle Gesellschaften noch in der Schwebelage, denn laut Erlass des Ministers sollen die bestehenden Bestimmungen noch bis zum 1. Januar 1913 in Kraft bleiben. Bis dahin will der Minister eine endgültige Regelung treffen.

Ende Januar errangen die Seemaschinisten und Heizer in Fiume durch einen Streik einen vollen Erfolg. Sie erhielten verschiedene bemerkenswerte Verbesserungen.

Der Kampf um die Wiedereinstellung der gemassregelten Eisenbahner in Frankreich wurde im Frühjahr mit aller Schärfe weitergeführt, aber ein Erfolg scheiterte bisher an der Ablehnung der Eisenbahngesellschaften, die eine allgemeine Amnestie aus Gründen der Disziplin nicht eintreten lassen wollten. Zugunsten der Gemassregelten fanden Kundgebungen im ganzen Lande statt. Unter Leitung des nationalen Syndikats und der Confédération du Travail wurden 114 Protestversammlungen abgehalten, aber die Eisenbahngesellschaften beharrten bei ihrer einmal eingenommenen Haltung, obgleich auch die Kammer immer dringender die endliche Beilegung des Konflikts verlangte. Etwa 250 Abgeordnete befürworteten in einer Bittschrift an den Ministerpräsidenten eine allgemeine Amnestie für die gemassregelten Eisenbahner. Die Regierung befand sich zwischen diesen beiden Parteien, den Eisenbahngesellschaften und den linken Gruppen des Parlaments, in einer recht schwierigen Lage. Sie hat einerseits durch die eingebrachten Vorlagen, die den Eisenbahnern das Streikrecht entziehen soll, die Eisenbahngesellschaften ermuntert, die Niederlage der Eisenbahner vom Vorjahre bis in die letzten Konsequenzen für sich auszubeuten. Andererseits hatte die Mehrheit des Parlaments im Grunde genommen nur ein einziges Mittel, um durch Vermittlung der Regierung die Gesellschaften zur Nachgiebigkeit zu zwingen: Dieses Mittel bestand und besteht auch heute noch in der Verstaatlichung der Eisenbahnnetze. Die Eisenbahngesellschaften vertrauten aber darauf, dass die Mehrheit der Kammer es nicht wagen würde, an diese allgemeine Verstaatlichung heranzutreten, denn das Beispiel, das mit der Verstaatlichung der Westbahn gegeben worden ist, wirkte ohne Zweifel noch abschreckend nach. So waren die Eisenbahner vorläufig ganz auf sich selbst angewiesen und sie wehrten sich auch mit allen Mitteln gegen die Vernichtungsgelüste der Gesellschaften.

Im März kam es zu einer umfangreichen Streikbewegung der Seeleute in Triest. Die Ursachen und der Verlauf des Streiks sind wie folgt: Mit einem am 8. März 1911 an die k. k. Seebehörde in Triest gerichteten Schreiben lenkte die Organisation der Seeleute die Aufmerksamkeit dieser Behörde auf die ablehnende Haltung der Triester Reeder gegenüber der Heuerstelle und der daraus entstandenen Situation. Die erwähnte Heuerstelle war am 1. Januar 1911 im beiderseitigen Einvernehmen gegründet worden. Die ablehnende Haltung der Reeder erstreckte sich auch auf andere noch schwebende

Fragen, so z. B. auf einige noch im Jahre 1908 eingebrachte Forderungen des Küchen- und Kammerpersonals des Lloyds (Dienstpragmatik) und die im Februar laufenden Jahres eingebrachten Forderungen des Maschinen- und Deckspersonals dieser Gesellschaft. Man ersuchte durch dieses Schreiben die Seebehörde, eventuell zur Schlichtung der Streitfrage beizutragen. Am 15. März gab die Seebehörde nach mehreren Unterredungen mit den Vertretern der Organisation denselben schriftlich bekannt, dass sie zwecks friedlicher Lösung der Angelegenheit gern intervenieren wolle. Sie lud sogar die Organisation ein, ihre Delegierten zu bezeichnen, was auch am nächstfolgenden Tage geschah. Am 18. März teilte die Seebehörde der Organisation mit, die Reeder hätten die Einladung zu den Verhandlungen angenommen und sich vorbehalten, innerhalb 14 Tage ihre Delegierten zu ernennen. Dies betrachtete die Organisation als eine Verspottung seitens der Reeder, so dass sie am selben Tage ihre Vertreter zum Statthalter, zum Bürgermeister und zum Präsidenten der Handelskammer sandten, um denselben die Lage zu schildern und sie auf die eventuellen Folgen einer Verschleppung seitens der Reeder aufmerksam zu machen. Am nächstfolgenden Tage, 19. März, informierte die Organisation der Seeleute die Schiffahrtsgesellschaften und die andern Reeder, dass sie so lange auf die Ernennung der Delegierten nicht warten könnten, sie wünsche die Verhandlungen schon am gleichen, spätestens am darauffolgenden Tage einzuleiten. Am selben Abend sandte der Bund der Industriellen, Sektion Triest, an den Ministerpräsidenten Bienert ein Protesttelegramm gegen die Intervention der Behörde in der Sache, in welchem man die Regierung aufforderte, zur Wahrung der Arbeitsfreiheit und um Unordnungen im Keime zu ersticken, strenge Massnahmen vorzunehmen. Als die Seeleute von dieser Depesche erfuhren, verliessen sie — am 20. März — die Schiffe, denn sie fürchteten, würden sie noch länger warten, dann würden sie durch die eventuellen Massnahmen der Regierung an eine Arbeitseinstellung gehindert werden. Auf diese Weise brach in Triest der Streik der unteren Chargen bei sämtlichen Schiffahrtsgesellschaften aus. Diesem gesellten sich auch die Mannschaften sämtlicher im Triester Hafen befindlichen und in den nächsten Tagen eintreffenden Dampfer zu.

Der Ausstand dauerte vom Montag den 20. März bis Sonnabend den 25. März und wurde abgebrochen, nachdem in einer gemeinsamen Sitzung der Delegierten der Streikenden und der Reeder, unter Vorsitz des Statthalters Fürsten Hohenlohe beschlossen wurde, die Verhandlungen sofort einzuleiten, und zwar wegen der Heuerstelle durch einen paritätischen Ausschuss unter Vorsitz der Seebehörde, für die übrigen Fragen durch die beiden Organisationen. In der Zwischenzeit hätte die bestehende Heuerstelle unter Aufsicht der Hafenbehörde weiter zu amtieren. Die Reeder erklärten, die Verhandlungen hätten in einigen Wochen erledigt werden können, und es würden keine Repressalien verübt werden. Dagegen hatte man bei der Wiederaufnahme des streikenden Personals mehrere Zwischenfälle, und es hatte den Anschein, als ob dieselben von den Kapitänen und speziell von dem berüchtigten Riccardo Mayer hervorgerufen wären. Dieser Mayer wird von allen Seeleuten gehasst: er ist für die blutigen Tage vom Februar 1902 verantwortlich und bildet eine ständige Gefahr für das Verhältnis des Personals zur Lloydgesellschaft. Die Zwischenfälle wurden dann mit grossen Anstrengungen geebnet, aber die Reeder setzten ihren Treubruch fort, indem sie während der Verhandlungen Personal ausserhalb der

Heuerstelle anwarben, so dass sie derselben und dem Personal unermesslichen Schaden zufügten. Die Proteste der Seeleute, sowie die Ermahnungen der Seebehörde in der Sache hatten keine Wirkung auf die Reeder, die fortführen, nach ihrem Gutdünken zu handeln. Inzwischen wurden die Verhandlungen in der Angelegenheit der Heuerstelle fortgeführt und man wartete nur noch auf den Beschluss des Ministeriums. Dieser Beschluss liess aber auf sich warten, so dass die Existenz der Heuerstelle arg gefährdet wurde. Nun begannen die Verhandlungen über die Dienstpragmatik für das Küchen- und Kammerpersonal. Da der vom Lloyd ausgearbeitete Entwurf von 1908 dem Personal nicht passte, so entwarf es eine neue Vorlage, die es durch den Arbeitgeberverband dem Lloyd unterbreitete. Diese ist bis heute noch nicht erledigt. Inzwischen begannen auch die Verhandlungen über die Denkschrift der Matrosen, Heizer und Unteroffiziere des Lloyd. Während der Verhandlungen informierte die Gesellschaft mittels Zirkular vom 27. April 1911, dass sie die Einführung der Alterszulagen und die Stabilisierung des Maschinen- und Deckpersonals beschlossen hätte, dies ohne Zusammenhang mit den vermittelten der Organisation unterbreiteten Forderungen des Personals, so dass selbstverständlich die Verhandlungen weitergeführt werden mussten. Dagegen weigerte sich der Arbeitgeberverband, an den Sitzungen weiter teilzunehmen, indem er — im Auftrage der Lloyd-direktion — erklärte, dass diese weiter keinen Nutzen hätten. Auf diese Weise unterbrach der Lloyd die Verhandlungen und brach sein vor dem Statthalter gemachtes Versprechen, die schwebenden Streitfragen durch Verhandlungen zu lösen. Dieses Versprechen hatte also der Lloyd nur gegeben, um die Streikenden wieder zur Arbeit zu locken. So blieben die Forderungen des Maschinen- und Deck- sowie des Küchenpersonals unerledigt. Obwohl die Stabilisierung bis jetzt nicht existierte, so war sie doch in Wirklichkeit durchgeführt, das heisst, es verblieben dieselben Leute, soweit als möglich, auf einem und demselben Dampfer und nach jeder Reise wurden nur die Kranken, die wegen Uebertretungen Entlassenen und solche Leute, die aus eigenen Stücken fortgingen, ausgeschifft. Die übrigen verblieben für die nächste Reise und genossen zwischen der einen und der folgenden Reise ein wenig Ruhe bei der Familie. Die vom Lloyd gemeinte Stabilisierung würde dagegen höchstwahrscheinlich bedeuten, dass die Seeleute — so wie es jetzt schon für das Küchen- und Kammerpersonal geschieht — gleich bei Ende einer Reise, für eine neue Fahrt bestimmt werden, so dass sie keinen freien Augenblick haben würden; die Gesellschaft dagegen würde an Personal sparen, indem sie das vorhandene bis aufs äusserste ausbeutet. Auch die Alterszulagen bergen eine Gefahr für das Personal, denn es kann sich leicht ereignen, dass sich der Lloyd vom alten Personal befreit, um nur ja keine Alterszulagen zu bezahlen. Der Lloyd war kraft des Vertrages mit der Regierung verpflichtet, schon längst für das Alter des niedrigen Personals zu sorgen, er hat aber bis zum letzten Moment gewartet, um seiner Pflicht nachzukommen. Andererseits sind die Dividenden des Lloyd solche, dass er die Zulagen ohne Mühe tragen kann. Angesichts der Treulosigkeit der Gesellschaft blieb den Leuten nichts andres übrig, als sich an die Regierung zu wenden. Die Regierung aber hat nicht nur nichts gemacht, um die Lage zu bessern, sondern sie hat diese durch ihr Vorgehen noch schlechter gemacht. Den Seeleuten wird ihre Leichtgläubigkeit für die Zukunft eine ernste Warnung sein und gegen wortbrüchige Arbeitgeber wird man das zweite Mal schon vorsichtiger sein müssen.

Der Nationalverband der italienischen Seeleute befasste sich nach einer ausdauernden Agitations- und Reorganisationstätigkeit seit drei Monaten mit der Abfassung eines umfangreichen Memorandums, welches den dortigen Dampfschiffahrtsgesellschaften überreicht wurde. Das Memorandum bestand aus einem Tarifvertrage zwischen Schiffahrtsgesellschaften und Seearbeiterverband, einem Vertrage zwischen den Gesellschaften und ihren Offizieren und einem Kontraktentwurf für die Anmusterung der Mannschaften für die transatlantischen Passagierdampfer. In dem ersten und dritten Vertrag, die eine dreijährige Dauer haben sollten, verlangte man folgendes: Die Schiffahrtsgesellschaften sollten ausschliesslich beim Verbandsorganisiertes Personal und zwar durch die Heuerstelle des Verbandes anmustern. Die Gesellschaften sollten die Verbandsbeiträge ihrer Leute von den Löhnen abrechnen und an den Verband direkt einzahlen. Eventuelle Streitfälle betreffend dieser beiden Verträge sollten von zwei Schiedsgerichten geordnet werden. Diese Schiedsgerichte sollten aus je fünf Mitgliedern bestehen, nämlich je zwei von jeder Partei ernannt, und ein Unparteiischer als Vorsitzender. Als Garantie für diese Verbindlichkeiten würde der Verband dreissig Lire für jedes Mitglied entrichten und zwar ein Drittel dieses Betrages sofort, den Rest in vier Raten, durch Abzüge von den Heuern des Personals. Der zweite Vertrag regelte die Vertragsdauer, Kündigung des Kontraktes; Gehaltsfestsetzung von einem Minimum von 1440 Lire bis zu einem Maximum von 7200 L. für die Kapitäne und Maschinisten und 1800 bis 3000 für die Kommissäre. Nach sechsjähriger Bekleidung einer und derselben Stelle eine Erhöhung des Gehalts um ein Sechstel. Weitere Bestimmungen bezogen sich auf Unfall-, Krankheits- und Invaliditätsfälle, auf den militärischen Dienst, auf die Abrüstung des Schiffes; ausserdem Festsetzung einer 15prozentigen Lohn-erhöhung für die Fahrten nach infizierten Häfen, Ruhezeit, Urlaub, Arbeitszeit, Wachdienst und Arbeit im Hafen und auf der Fahrt, Zahlung der Ueberstunden mit 1 L. pro Stunde. Für das niedere Maschinen-, Deck- und Kammerpersonal regelte der Vertrag die Gültigkeit, Dauer und Auflösung desselben. Die Löhne sollten von 93 bis 123 L. auf 105 bis 140 L. für die Bootsleute, von 123 auf 135 L. für die Arbeiter ersten Ranges, als Elektrizitätsarbeiter, ersten Zimmermann, Mechaniker etc., von 93 auf 105 Lire für die Arbeiter zweiten Ranges der gleichen Kategorien, von 29, 38, 48, 68, 78 resp. 93 L. auf 30, 45, 60, 85, 95, 105 L. für das Deckspersonal, von 68, 95.50, 105.50 L. auf 80, 110, 120 L. für das Maschinenpersonal; von 23, 48, 63, 78 L. auf 30, 55, 70, 75, 90 L. für das Kammerpersonal; von 48, 58, 63, 73, 78, 103 L. auf 55, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 115 L. für das Küchenpersonal erhöht werden. Ausserdem sollten für die Jungen nach dem ersten Jahre 3 L., nach dem zweiten Jahre 6 L. monatlich bezahlt werden. Die Verpflegung sollte mit 9.63 L. pro Person berechnet werden. Die Arbeitszeit im Hafen sollte folgende sein: Deckspersonal: im Sommer von 6—8 Uhr vormittags, 9—12, 2—5 nachmittags; im Winter 7—8, 9—12, 1—4 Uhr; Kammerpersonal: 8—12, 1—4 Uhr; Maschinenpersonal: 7—8, 8¹/₂—12, 1¹/₂—4 Uhr. Arbeitszeit auf der Fahrt: Deckspersonal: 12 Stunden Wache und 12 Stunden frei; Maschinenpersonal: 8 Stunden Wache und 16 Stunden frei; Kammerpersonal: 12 Arbeits-, 12 Ruhestunden. Die Ueberstunden sollten mit 70 Cent. für die Unteroffiziere, mit 60 Cent. für das Maschinen-, Decks- und Kammerpersonal, und mit 50 Cent. für die Jungen entlohnt werden. Weitere Bestimmungen betrafen die Verteilung der Arbeit bei den verschiedenen Dienstverrichtungen an

Bord und Zahlung von 50 Proz. mehr für Fahrten nach infizierten Häfen etc. — Was wurde erzielt? Die Schifffahrtsgesellschaften, denen das Memorandum überreicht wurde — N. G. I., La Veloce, Lloyd italiano, Lloyd Sabauda, Italia, Ligure-Brasiliana — fanden es verfrüht, sie kennzeichneten die Forderungen als »genial, aber unannehmbar.« Dagegen wurde von beiden Seiten ein durch Ministerialverordnung vom 11. Februar 1911 herausgegebener Tarifkontrakt für das Personal der subventionierten Linien der Neapolitanischen Schifffahrtsgesellschaft und der Sicilianischen Schifffahrtsgesellschaft angenommen. Im allgemeinen wurde eine Heuererhöhung von 15 Proz., von 20 Proz. auf die Ueberstunden, von 25 Proz. über den Gegenwert der Verpflegung erzielt; ausserdem eine halbstündige Reduzierung der täglichen Arbeitszeit im Hafen, ein jährlicher Urlaub von zwölf Tagen, der auch auf der Fahrt — zu ein oder zwei Tagen jedesmal — in den verschiedenen Häfen absolviert werden kann; ausserdem wurde die Wache in drei statt zwei Schichten geteilt, wo das Deckspersonal aus wenigstens 24 Mann besteht; das Deckspersonal, welches in der Nacht aktiven Wachtdienst geleistet hat, bekommt dann einen freien Tag; die Kammerdiener, die das Souper der Offiziere servieren und dabei später als die andern zu arbeiten haben, haben sich am folgenden Tage an Bord statt um 6 Uhr, um 10 Uhr zu melden; endlich wurde die Reihenfolge der Einschiffung für den grössten Teil der Küchen- und Kammerbediensteten, sowie für die Decks- und Maschinenmannschaft bestimmt. Für das angestellte Personal wurden folgende Bestimmungen gefasst: Gleichstellung der Löhne für die Kapitäne, Maschinisten, Kommissäre und Aerzte der genannten Schifffahrtsgesellschaften, mit einer Durchschnittserhöhung von 30 Proz.; die Gesellschaften zahlen die Personal- und Invaliditätsbeiträge für ihre Angestellten; einen jährlich vierzehntägigen Urlaub, Unfallversicherung; im Falle von Invalidität, Alter oder Einschränkung des Schiffsparks die Ausbezahlung von soviel Monatsraten des Gehaltes, als der Betreffende Dienstjahre geleistet hat. Dies sind ganz bedeutende Erfolge, die nur durch die Energie des italienischen Seearbeiterverbandes gewonnen wurden.

Ende März kam es in Cancale, St. Malo und andern französischen Hafenplätzen zu Arbeitseinstellungen der Hochseefischer, in deren Verlauf es zu blutigen Zusammenstössen mit der Gendarmerie kam, da die Streikenden durch die Besetzung der Schiffe mit angeworbenen Streikbrechern aufs äusserste gereizt wurden. Es wurde auch Militär aufgeboten. Der Kampf endigte mit einer Verständigung zwischen beiden Parteien.

Auch unter den Hafearbeitern gährte es sehr. Am 13. und 14. Februar waren die Vertreter der Gruppen der Fédération Nationale der Hafearbeiter in den Häfen des Atlantischen Ozeans in La Pallice versammelt, um darüber zu beraten, wie man am besten die Angriffe der Reeder parieren könnte. Die Reeder hatten es zunächst auf Dünkirchen abgesehen. Der Angriff misslang infolge der dortigen guten Organisation. Darauf wandten sich die Reeder gegen Le Tréport. Dort wurden 20 Hafearbeiter gemassregelt. Eine allgemeine Arbeitseinstellung folgte. Die Hafearbeiter in La Pallice schlossen sich den Streikenden in Le Tréport an. Es war den Hafearbeitern inzwischen klar geworden, dass die Reeder den Versuch machen wollten, eine Gruppe nach der andern zu vernichten. Dieser Versuch erforderte einen geschlossenen Widerstand und dieser erfolgte auf Beschluss der Konferenz Mitte März in den meisten Häfen. So weit uns bekannt geworden ist, kam es zu Arbeitseinstellungen

ausser in den bereits genannten Häfen in La Rochelle, Toulon und Bayonne, Lorient und Brest, bereiteten den Ausstand vor. In La Rochelle und Bayonne kam es zu Zusammenstössen zwischen den Streikenden und der bewaffneten Macht. Vom Federationskomitee in Paris wurden inzwischen alle Vorbereitungen für einen Generalstreik getroffen. Am 30. März fand eine Konferenz des Federationskomitees in Paris statt, in der über die Situation beraten und in Hinsicht auf die Aussperrung in La Pallice und den Streik in Bayonne, auf welche beiden Häfen es die Reeder scheinbar besonders abgesehen hatten, der Beschluss gefasst, am 3. April für die Häfen der La Manche und des Atlantic den Generalstreik zu erklären. In Nantes, Saint Nazaire, Brest und Rouen kam man der Aufforderung zum Generalstreik ziemlich einmütig nach. In anderen Hafenstädten stockte die Arbeit nur teilweise. In Rouen nahmen die Streikenden am 5. April die Arbeit bereits wieder auf. Ob der Generalstreik irgendwelche Erfolge zeitigte, wann und wo er offiziell wieder beendet wurde, das ist uns nicht bekannt geworden.

Die Hafentarbeiter und Seeleute in Deutschland standen auch in verschiedenen Orten in Lohnbewegungen bzw. Streiks. Für letztere waren von der Verbandsleitung gemäss den Beschlüssen der internationalen Konferenzen am 21. Februar die Forderungen an die Reeder überreicht worden. Der Verein Hamburger Reeder kam den Forderungen, wenn auch nicht vollinhaltlich, so doch zum Teil entgegen. Die Heuer wurde für die Mannschaften und für alle sogenannten Unteroffiziere in Hamburg um 3 bzw. 5 Mk. vom 1. April ab erhöht. Ausserdem wurde für Mannschaften und Unteroffiziere eine Dienstalterszulage von 3 bzw. 5 Mk. von zwei zu zwei Dienstjahren bewilligt. Am wichtigsten von den Zugeständnissen war eine schärfere Kontrolle über die Verpflegung an Bord und eine bessere und gerechtere Regelung der Berechnung der Ueberstunden. In Bremen wurden die Heuern um 5 Mk. erhöht in transatlantischer Fahrt, um 3 Mk. in Ost- und Nordseefahrt. Der Ueberstundenlohn wurde von 30 auf 40 Pfg. erhöht. In Lübeck fand die gleiche Erhöhung statt. Ausserdem befanden sich etwa 1000 Hafentarbeiter in Stettin im Ausstand, etwa 300 Kohlenarbeiter der Kohlenheber-Gesellschaft in Hamburg und etwa 1500 Hafentarbeiter in Mannheim-Ludwigshafen.

Die Leitung der schweizerischen vereinigten Eisenbahnpersonalverbände richtete eine Eingabe an die Mitglieder des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, in welcher mit Dank anerkannt wurde, dass die auf Grund des Besoldungsgesetzes vom 23. Juni 1910 von der Generaldirektion gemachte Vorlage einer neuen Gehaltsordnung den Wünschen des Personals nach verschiedenen Richtungen hin Rechnung trägt. Das Revisionswerk aber, so wird gesagt, wäre unvollkommen und würde des gerechten Aufbaues entbehren, wenn es nicht noch durch einige weitere Zugeständnisse gekrönt würde. In erster Linie werden als gemeinsame Wünsche der Verbände erbeten: die Erhöhung des Höchstsatzes der 4. und 5. Gehaltsstufe der 7. Besoldungsklasse um 100 Fr., somit auf 2200 bzw. 2000 Fr.; ferner möchte in die Gehaltsordnung eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach über das Vorrücken von einer Klasse einer Dienstkategorie in die nächstfolgende die Generaldirektion einheitliche Vorschriften erlassen wird.

In Dänemark kam es Anfang Mai zwischen den Reedern und den Organisationen der Seeleute nach langwierigen Verhandlungen zu einer Ver-

ständigung. Die dänischen Seeleute arbeiteten bisher unter unmenschlichen Verhältnissen, die nach dem verlorenen Streik im Jahre 1902 von den Reedern eingeführt wurden. Die Organisation der Seeleute wurde gesprengt, ausländische Streikbrecher besetzten die Stellen der Streikenden, viele mussten auswandern und diejenigen, welche wieder angenommen wurden, mussten einen Revers unterschreiben, dass sie keinem Fachverein angehörten. Führungsbücher wurden eingeführt und die Strafbestimmungen erlassen, durch die die Seeleute oft die Hälfte ihres Lohnes verloren. Die Reeder glaubten, dass die Organisation der Seeleute aus der Welt geschafft sei. Aber im stillen gründeten sie eine neue Organisation, die nun mit Forderungen an die Reeder herantrat. Es wäre wahrscheinlich wieder zum Streik gekommen; denn die Reeder zeigten sich anfänglich unzugänglich, bis eine internationale Konferenz die Einigkeit der Seeleute in allen Ländern dokumentierte und einen internationalen Seemannsstreik in Aussicht stellte. Da lenkten dann die dänischen Reeder ein und sie begannen Verhandlungen. Was die Arbeiter erreichten, ist nicht viel, besonders da sie sich auf acht lange Jahre gebunden haben. Dafür ist ihre Organisation von den Reedern anerkannt worden. Die Arbeitszeit der Heizer wurde auf zehn Stunden festgesetzt, solange sich das Schiff auf See befindet. Früher bestand eine unbestimmte Arbeitszeit von 9 bis 17 Stunden täglich. In Zukunft erhalten die Heizer Ueberstundenbezahlung, wenn die Arbeitszeit länger als zehn Stunden dauert. Im Hafen währte bisher die Arbeitszeit von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, in Zukunft dauert sie von 7 Uhr morgens bis 5 Uhr abends, also zwei Stunden weniger. Der monatliche Lohn, der bisher 60 Kronen betrug, wurde um $2\frac{1}{2}$ Kr. erhöht, und nach drei Jahren soll er um noch $2\frac{1}{2}$ Kronen erhöht werden, so dass er dann 65 Kronen beträgt. Für die Matrosen wurden dieselben Sätze festgelegt, nur wurde für sie die Arbeitszeit im Hafen in der bisherigen Weise, von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, belassen. Uebrigens erhielten die Seeleute noch ein bedeutsames politisches Recht. Laut Beschluss des Folkethings und auch des Landsthings, der durch kräftige Unterstützung der sozialdemokratischen Fraktion zustande kam, können die dänischen Seeleute ihre Stimme bei Wahlen entweder durch Brief oder telegraphisch abgeben.

Die bis jetzt erwähnten Kämpfe der Seeleute konnte man als ein Vorspiel für den im Juni ausbrechenden gemeinschaftlichen Kampf der Seeleute mehrerer Länder betrachten. Auf dem internationalen Kongress in Kopenhagen (1910) wurde die Frage einer gemeinschaftlichen Aktion der Seeleute erörtert und eine hierauf bezügliche Erklärung der seemännischen Konferenz, dass es Pflicht der Organisationen sei, Forderungen zu stellen, eventuell den Kampf aufzunehmen, vom Plenum des Kongresses mit grossem Beifall aufgenommen. Ueber Zeitpunkt und Art des Kampfes wurden auf dem Kongress keine Beschlüsse gefasst, sondern dieses einer späteren Konferenz überlassen, die vom Zentralrat möglichst bald einberufen werden sollte. Die Organisation der englischen Seeleute sollte in dieser Frage nichts unternehmen ohne Zustimmung des Zentralrats der I. T. F. Dagegen sollten die Seeleute nicht im unklaren darüber gelassen werden, dass der Kampf nötig, jedenfalls unvermeidlich sein werde. Am 22. November 1910 tagte nun die vom Kongress beschlossene Konferenz in Antwerpen, die sich neben organisatorischen Fragen auch mit der Stellungnahme zur Frage eines allgemeinen Weltstreiks der Seeleute beschäftigte. Hierzu hatte der Zentralrat, der die Frage einer eingehenden Beratung unterzogen.

seinen Standpunkt in einer schriftlichen Erklärung zum Ausdruck gebracht. Diese Erklärung lag der Konferenz zur Diskussion vor und hatte folgenden Wortlaut:

In Uebereinstimmung mit der an den Kopenhagener Kongress gerichteten und von diesem einstimmig akzeptierten programmatischen Erklärung der Spezialkonferenz der Seeleute anerkennt der Zentralrat die Tatsache, dass

1. die Lage der Seeleute in allen Ländern in wirtschaftlicher Hinsicht die denkbar traurigste ist und dringend einer durchgreifenden Besserung bedarf;

2. namentlich die Heuern und der Ueberstundenlohn eine den jeweiligen Verhältnissen und Bedürfnissen des Landes entsprechende Erhöhung erfahren müssen;

3. die Anheuerungsverhältnisse der Seeleute durch paritätische, von den Reedern und Seeleuten verwaltete Heuerstellen eine gerechte und vernünftige Regelung erfahren.

Da es sich hier ausschliesslich um Fragen handelt, die auf wirtschaftlichem Gebiete liegen, stellt der Zentralrat ferner fest, dass ihre Lösung nur ein Werk der Selbsthilfe, also die Aufgabe der gewerkschaftlichen Organisation der Seeleute aller Länder sein kann und sein muss.

Von dieser Erkenntnis ausgehend, haben die Reeder ihre internationalen Verbände gegründet und diese in der Internationalen Shipping Federation vereinigt, zu dem alleinigen Zwecke, die Bestrebungen der Seeleute aller Länder nach gerechteren Lohn- und Arbeitsbedingungen durch eine internationale Abwehraktion illusorisch zu machen.

Dieselbe Pression, die ihre Landesverbände auf die einzelnen Reeder ausüben, übt die International Shipping Federation auf die Landesverbände der Reeder aus. Durch diese an Terrorismus grenzende Pression werden die Reeder fast ohne Ausnahme gezwungen, sich den Forderungen der Seeleute gegenüber schroff ablehnend zu verhalten. Die seemännischen Organisationen werden als zuständige Interessenvertretungen der Seeleute nicht anerkannt, ihre Leiter als Unterhändler für die Seeleute nicht zugelassen und gemeinsame Verhandlungen über die Möglichkeit und den Umfang der Anerkennung der von den Seeleuten gestellten Forderungen unter fälschlicher Begründung unmöglich gemacht.

Bei einem solchen, den sozialen und gewerblichen Frieden störenden und gefährdenden Vorgehen der koalitierten Reeder aller Länder verbleibt den Seeleuten nur ein anwendbares Mittel, um ihren Forderungen Anerkennung zu verschaffen, und das ist die Verweigerung ihrer Arbeitskraft, der Streik. Der Zentralrat erkennt die Berechtigung des Verlangens der Seeleute nach Anwendung dieses Mittels um so mehr an, als sie von den koalitierten Reedern bewusst provoziert werden.

Unter Berücksichtigung der vorstehend erwähnten Umstände erweist sich auch die Berechtigung des internationalen Streiks der Seeleute als gegeben, um den internationalen Streikbrecheraustausch zu erschweren und der Streikaktion selbst eine grössere Stosskraft zu verleihen. Verspricht ein zeitlich gemeinsam in verschiedenen Ländern geführter Streik der Seeleute diesen selbst grössere und schnellere Erfolge, so muss anderseits der Zentralrat doch fordern, dass vor Eintritt in einen solchen Wirtschaftskampf die für seine exakte Durchführung erforderlichen Vorbedingungen erfüllt sind. Diese Vorbedingungen beziehen sich sowohl auf die gesamte wirtschaftliche Konjunktur in der Schifffahrt, als auch auf die Organisationsverhältnisse der Seeleute und die finanzielle Leistungsfähigkeit der seemännischen Organisationen aller Länder.

Nach den Feststellungen des Zentralrats sind im Moment diese Voraussetzungen für die Aussicht auf Erfolg bietende Durchführung eines mehrere Länder umfassenden Seemannsstreiks nicht gegeben. Abgesehen von dem Umstand, dass der bevorstehende Winter kein geeigneter Zeitpunkt für derartige Kämpfe der Seeleute sein dürfte, steht auch die Tatsache fest, dass mit alleiniger Ausnahme der festen Linienreedereien fast die ganze Trampreederei, rein geschäftlich genommen, unter recht ungünstigen Verhältnissen

arbeitet. Sie wäre in der Lage, durch eine Massenstilllegung ihrer Schiffe den Streik unwirksam zu machen. Ausschlaggebend für die Stellung des Zentralrats ist vorwiegend die mangelhafte Organisation der Seeleute in allen Ländern und die vollkommen unzureichenden Mittel, die den seemännischen Organisationen und der gesamten I. T. F. für derartige Kämpfe im Moment zur Verfügung stehen.

Unter Beobachtung dieser zwingenden Gründe hält der Zentralrat die Möglichkeit für einen Aussicht auf Erfolg bietenden internationalen Seemannsstreik nicht für gegeben und rät deshalb an, ihn auf einen späteren, geeigneteren Zeitpunkt zu verlegen.

Die organisatorischen Vereinbarungen, die seitens der seemännischen Organisationen im Rahmen der I. T. F. zu treffen sind, erscheinen geeignet, auch die Erfüllung der Voraussetzungen zu ermöglichen, die zu einer erfolgreichen Durchführung eines eventuellen internationalen Seemannsstreiks dem Zentralrat der I. T. F. unerlässlich sind. Die strengste Beachtung dieser programmatischen Erklärung des Zentralrats ist für alle der I. T. F. angeschlossenen seemännischen Organisationen notwendig.

Nach eingehender Diskussion stellte Wilson-London folgenden Antrag:

Diese Sitzung des Zentralrats der I. T. F. spricht sich zugunsten der Proklamierung eines internationalen Streiks der Seeleute im April-Mai 1911 aus für den Fall, dass die Reeder die von den seemännischen Organisationen der verschiedenen Länder Europas gestellten Forderungen nicht bewilligen sollten. Diese Forderungen sollen von den Organisationen, die dies noch nicht getan haben, sofort gestellt werden.

Die Konferenz wurde auf einige Zeit vertagt, damit der Zentralrat über den vorliegenden Antrag beraten konnte. Nach Wiedereröffnung der Sitzung erklärte Müller im Auftrage des Zentralrats:

Wir im Zentralrat können uns nicht auf den Standpunkt stellen, dass wir bis zum Sankt Nimmerleinstag mit dem Kampf warten müssten. Es war nicht Aufgabe und nicht die Absicht des Zentralrats, die Aktionsfreiheit der einzelnen Organisationen einzuschränken. Wir betrachten es als die Pflicht der Organisationen, Forderungen zu stellen und diesen gehörig Nachdruck zu verschaffen. Aber der Kongress in Kopenhagen hat nicht beschlossen, dass auf dieser Konferenz ein Beschluss gefasst werden muss, dahingehend, wann eine gemeinsame Aktion begonnen werden soll. Der Zentralrat erklärt ferner aber, dass zurzeit die Voraussetzungen für einen internationalen Kampf nicht gegeben sind. Damit ist nicht ausgesprochen, dass die Voraussetzungen in einigen Monaten vielleicht vorhanden sein können. Unzulässig ist nach unsern Satzungen die Resolution Wilson. Der Zentralrat kann weder eine zeitlich bestimmte Erklärung bezüglich des Eintritts in den Kampf abgeben, noch irgendwelche bestimmte Zusage in dieser Beziehung machen. Der Zentralrat steht auf dem Standpunkt, dass taktisch in folgender Weise verfahren werden muss: Forderungen sind zu stellen, wo das noch nicht geschehen ist, und mit den Reedern müssen Verhandlungen nachgesucht und soweit möglich eingeleitet werden. So warten wir das kommende Frühjahr ab, treten dann zu einer neuen Konferenz zusammen, an der event. noch mehrere Personen teilnehmen können. Auf der Konferenz haben die Organisationen über den Stand der Bewegung Bericht zu erstatten. Es wird zu berichten sein, ob die Reeder Entgegenkommen gezeigt haben oder nicht, ob und wieweit auf friedlichem Wege unsere Forderungen sich verwirklichen lassen. Die Konferenz wird dann erneut die Sachlage zu prüfen und zu beraten haben über die Massnahmen, die dann getroffen werden können.

Mit diesen Vorschlägen erklärte man sich allseitig einverstanden.

Die nächste Konferenz fand dann am 12. März 1911 wiederum in Antwerpen statt. Einladungen waren ergangen an Belgien, Frankreich, Italien, Holland, England, Dänemark, Schweden, Norwegen, Oesterreich und Deutsch-

land. Der Einladung waren alle hier genannten Länder gefolgt bis auf Italien, Frankreich und Oesterreich. Auf dieser Konferenz sollte über das Resultat und den Stand der Bewegung nach Einreichung der Forderungen berichtet werden. Es stellte sich heraus, dass nur Deutschland dem Beschlusse der vorigen Konferenz nachgekommen war, alle Vertreter der übrigen Länder wussten nichts zu berichten. Unter diesen Umständen sah sich der Zentralrat genötigt, der Konferenz folgende Erklärung vorzulegen:

Die Verhandlungen der Konferenz der Seeleute vom 12. und 13. März 1911 haben ergeben, dass an eine einheitliche Durchführung eines alle Nationen der Seeleute umfassenden Streiks der Seeleute momentan nicht gedacht werden kann. Die Konferenz erteilt indes allen Organisationen der Seeleute das Recht, einzeln oder gemeinsam die Massnahmen zu ergreifen, die sie für notwendig halten, um ihre Forderungen zur Anerkennung zu bringen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass von etwa gebildeten Komitees usw. herausgegebene Publikationen und Erklärungen keinen Zweifel bestehen lassen darüber, von wem das Komitee gebildet ist und in wessen Auftrage es handelt. Die Berichterstattung an den Zentralrat über alle Massnahmen, zu der jede Organisation an sich verpflichtet ist, wird durch diese Erklärung in keiner Weise eingeschränkt und muss prompt erfolgen.

Mit dieser Erklärung war die Konferenz einverstanden und am 14. März traten die Vertreter von England, Holland, Norwegen, Belgien, Dänemark und Schweden ohne Hinzuziehung des Zentralrats zu einer Konferenz zusammen, um ein sogenanntes Internationales Seefahrer-Komitee zu bilden. Nachträglich stellte sich heraus, dass die Einladung des Zentralrats nur versehentlich unterblieben war, da die Arrangierung der Konferenz in den Händen des Herrn Hopkins lag, der noch in der Bewegung neu war und die unter uns übliche Gepflogenheit nicht kannte. Herr Hopkins wurde von dem Komitee zum Sekretär ernannt. Auf dieser Konferenz stellte man erst die Forderungen auf, die nun gemeinschaftlich und zu gleicher Zeit eingereicht werden sollten.

Die nächste Konferenz dieses Komitees tagte am 1. Mai in London. Hierzu war auch der Zentralrat eingeladen worden und dieser entsprach der Einladung auch durch die Entsendung einer Vertretung. Auf dieser Konferenz stellte sich heraus, dass für eine gemeinschaftliche Aktion nur noch Grossbritannien, Holland und Belgien ernstlich in Frage kamen. Dänemark hatte sich auch unwiderruflich verpflichtet, mitzumachen, schied aber aus, da es dort zu einer Verständigung zwischen Reedern und Seeleuten in der bereits von uns geschilderten Weise kam. Auch Deutschland schied wegen des Entgegenkommens der deutschen Reeder aus. Schweden und Norwegen auch, aber diese beiden Länder aus andern Gründen. Der Beginn des Kampfes wurde von dieser Konferenz auf den 14. Juni 1911 festgesetzt. Dieses Datum wurde streng geheim gehalten und den Seeleuten nur gesagt, bereit zu sein, sobald das Signal zur allgemeinen Arbeitsniederlegung gegeben werde. Am 14. Juni brach der

Kampf der Seeleute

in Grossbritannien, Holland und Belgien gleichzeitig los, nicht mit grosser Vehemenz, denn ein Seemannsstreik kann sich erst nach einigen Wochen, wenn die auf der Reise befindlichen Schiffe nach und nach in ihren Heimatshäfen eintreffen, voll entwickeln. Wer hätte sich aber wohl Anfang Juni, als der wirtschaftliche Kampf im Seemannsberuf seinen Anfang nahm, träumen lassen, dass sich diese scheinbar kleine Bewegung im Nu zu einem Generalstreik aller britischen

Arbeiter im See- und Transportgewerbe entwickeln würde. Wer hätte wohl daran gedacht, dass die Arbeiter imstande sein würden, der Shipping Federation, die doch als die stärkste Unternehmerorganisation der ganzen Welt galt, eine empfindliche Schlappe zu bereiten? Und doch bewahrheitete sich hier wieder einmal der Spruch, dass »auf Gottes weiter Welt« nichts unmöglich ist. Der anfangs scheinbar kleine Streik der Seeleute entwickelte sich zu einer der imposantesten Bewegungen, die die Weltgeschichte je erlebte. Es sind hierbei Momente in den Vordergrund gerückt worden, die nicht verfehlt haben, auf die organisierte Arbeiterklasse aller Länder einen tiefen Eindruck zu hinterlassen. Er hat Fragen aufgerollt, deren Beantwortung für die Gewerkschaftsbewegung von höchster Bedeutung sind. In England hat die Bewegung die Wirkung eines zarten Mairegens gehabt: es war, als wenn eine Wiederbelebung der ganzen Gewerkschaftsbewegung stattgefunden hätte. Welch ein Umschwung! Hatte man doch in den letzten Jahren die Waffe des Streiks in England als überlebt betrachtet. Nur dadurch, dass sich die Gewerkschaftsbewegung politisch betätigte, — so sagte man — sei es in der Zukunft möglich, etwas zu erreichen. Ganz allgemein hatte sich die Idee durchgerungen, dass die englischen Gewerkschaften den Unternehmerorganisationen nicht mehr gewachsen seien; und nun erlebte man das ergötzliche Schauspiel, dass durch einen scharfen Windstoss, der allerdings alle Gauen Grossbritanniens durchwehte, die Elite der Unternehmerruppe zerschmettert am Boden lag. Noch nie hat sich das Dichterwort: »Mann der Arbeit aufgewacht und erkenne deine Macht, alle Räder stehen still, wenn dein starker Arm es will« so sehr bewahrheitet als gerade hier. Die prahlerische wie grossmäulige Shipping Federation war wenigstens für den Augenblick kleinlaut geworden.

Wie war es nur möglich, dass diese Unternehmerprotzen eine solche Monopolstellung einnehmen konnten?

Dass Verhältnisse einrissen, welche die Arbeiter zu wahren Sklaven machten, ist nur daraus zu erklären, dass die Gewerkschaftsorganisationen im See- und Transportgewerbe zu lange geschlafen haben. Die Bewegung nahm ihren Anfang in der ersten Hälfte des vorigen Jahres, als die National Union of Sailors' and Firemen sich anschickte, die Einführung nationaler Schlichtungskomitees zu verlangen, zwecks Schaffung einer nationalen Basis zur Festsetzung resp. Regulierung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Seemannsberuf. Da mit der Shipping Federation irgendwelche Unterhandlungen ausgeschlossen waren, wandte sich unser Kamerad Wilson an das Arbeitsamt des Handelsministeriums zwecks Intervention. Mr. Buxton, der Handelsminister, zeigte sich auch nicht abgeneigt, seine guten Dienste in die Wagschale zu werfen. Er richtete am 24. September 1910 einen langen Brief an den Sekretär der Shipping Federation, worin er nachdrücklichst die Notwendigkeit eines Schlichtungskomitees im Interesse der Arbeiter und Unternehmer im Schiffahrtsgewerbe betonte. Ueber solch verwegenen Vorschlag war die Federation sehr erbost und wurde derselbe in einer am 18. November in London stattgefundenen Versammlung der Exekutive in geradezu brutaler Weise abgelehnt. In einem längeren Brief mit dem Datum vom 18. November wurde dem Handelsminister mitgeteilt, dass die Schaffung eines Schlichtungskomitees nicht bewerkstelligt werden könne, da die National Union of Sailors' and Firemen keinen repräsentativen Charakter habe und kein Recht, für die Majorität der Seeleute zu sprechen; ausserdem sei es eitle Träumerei, sich von der Idee leiten zu lassen, dass eine einheitliche Regelung der Lohnverhältnisse im Seemannsberuf möglich sei. Der Handelsminister bestätigte den Empfang des

Briefes und bedauerte die Stellungnahme der Federation. Er könne zwar keine weiteren Schritte unternehmen, werde aber bei passender Gelegenheit mit seinem Vorschlage von neuem hervortreten. Dieses Ministerwort hat sich schneller bewahrheitet, als sich die Allgewaltigen der Shipping Federation wohl träumen liessen!

Die Bewegung brach zwar nicht mit so spontaner Wucht aus, wie man sich das vorher vorgestellt hatte und vielleicht wäre es besser gewesen, man wäre vor Ausbruch des Kampfes mit der Veröffentlichung gruseliger Nachrichten spärlicher umgegangen. So war es z. B. wohl allen klar, dass man nicht imstande sein werde, die Flottenrevue am 27. Juni bei Spithead zur Ehrung der Krönungsfeierlichkeiten durch den Streik ernstlich zu beeinträchtigen, weshalb auch die Beteuerungen sowie patriotischen Anfälle unseres Kameraden Wilson, noch ehe die Raketen die Lüfte beunruhigten, sich etwas tragikomisch ausnahmen. Aber warum sich angesichts des Riesenkampfes bei solch kleinlichen Nebenerscheinungen aufhalten, sind wir doch der Ueberzeugung, dass diese Bewegung auch auf die führenden Personen in gar mancher Beziehung belehrend gewirkt haben!

Die Deklaration des Krieges wurde am Abend des 14. Juni mit einer Art dramatischem Beigeschmack gegeben. In allen grossen Hafenstädten, so u. a. in London, Manchester, Cardiff, Bristol, Southampton, Hull, Glasgow, Grimsby, Dublin usw. fanden öffentliche Versammlungen statt, auf denen durch das Abfeuern von Raketen der Beginn des Streiks verkündet wurde. Ausserdem entrollte man grosse Fahnen mit folgender Aufschrift: »War is now declared; Seamen, strike hard and strike for Liberty!« (»Der Krieg ist nunmehr erklärt; Seeleute auf zum Kampfe, kämpfet mutig für die Freiheit!«)

Am 15. Juni veröffentlichte Kamerad Wilson ein Manifest, in welchem es heisst: »Da die Unternehmer jedwedes Entgegenkommen in bezug auf Schaffung eines nationalen Schlichtungskomitees (Conciliation Board) abgelehnt haben, formulieren wir hierdurch unsere eigenen Lohnsätze bis zu dem Zeitpunkt, wo die Unternehmer sich dazu entschliessen, mit uns in Unterhandlungen einzutreten. Jeder Seemann ist deshalb verpflichtet, keinerlei Heuervertrag zu unterzeichnen, es sei denn, dass folgende Lohnskala bewilligt wird: 5,10 £ als Monatsgehalt für alle Matrosen und Heizer auf allen Handelsdampfern; für Passagierschiffe mit Ausnahme von Postschiffen 10 sh Aufschlag. Postschiffe, die jetzt 5,10 £ für Heizer zahlen, haben 6 £ zu zahlen, es sei denn, die Schiffsbesitzer erklären sich zu Verhandlungen bereit. Ueberzeit. Alle Arbeit, die nach 6 Uhr abends bis 12 Uhr nachts verrichtet werden soll, muss mit 9 d pro Stunde entlohnt werden, von 12 Uhr nachts bis morgens 1 sh. Auf Dampfern mit Wochenlöhnen soll der Mindestlohn 35 sh betragen. Ueberzeit von 5 Uhr abends bis 12 Uhr nachts 9 d, bis 6 Uhr morgens 1 sh. Seid Männer und verlangt diese Lohnraten.«

In Liverpool wollten die Seeleute nicht Order parieren und schon am Morgen des 14. Juni weigerten sich 350 Mann von der White Star Canadian Service sich anwerben zu lassen. Die Abfahrt dieses Schiffes sollte am 17. Juni stattfinden, und eine halbe Stunde später wiederholte sich dasselbe Schauspiel mit den Dampfern der Canadian Pacific »Empress of Ireland«, welche am 16. Juni fahren sollte. 300 Seeleute aller Grade weigerten sich, den Kontrakt zu den alten Bedingungen zu unterschreiben. Tom Mann, der gerade sein Quartier in dieser Stadt hatte, sah dem Spiel nicht müssig zu. Er berief sofort eine Versammlung ein und der Krieg wurde offiziell erklärt. Zwar fehlte hier etwas der dramatische

Beigeschmack und es konnten auch die Raketen nicht abgefeuert werden, aber der wirkliche Kampf war deshalb doch mit nicht weniger Ernst begonnen worden.

Ueberhaupt wurde der Firlefanz und der Sport, mit dem man den Seeleuten während des Kampfes das Leben angenehm machen wollte, bald von diesen in den Hintergrund gedrängt. In den ersten Tagen, als die Bewegung noch nicht allgemein war, versuchte man es ja tatsächlich, gewisse Spiele zu organisieren, sobald aber die Situation wirklich ernst wurde, da hatte man an Wichtigeres zu denken als an so etwas.

Der erste Erfolg war in Southampton zu verzeichnen. Hier lag der neue Riesendampfer »Olympic« der White Star Line in Bereitschaft, um seine Jungferntour nach New York zu machen. Als in bezug auf die festgesetzte Abfahrt Zweifel entstanden, trat man sofort mit den Leuten in Unterhandlungen und wurden Lohnerhöhungen bis zu 1 £ bewilligt und zwar erhielten die Matrosen 5,10 £, Heizer, Trimmer, Schmierer 6,10 £. Diese Zugeständnisse wurden von den andern Reedereien verurteilt. Der Streik breitete sich immer mehr aus. Es rief grosse Bestürzung hervor, als bekannt wurde, dass eine Reihe Passagierdampfer, die für die Flottenrevue in Spithead bestimmt waren, die geplante Fahrt aus Mangel an Leuten einstellen mussten. Es waren dies: Asturias, Ortona, Oruba, Donbe, Carrisbrook Castle, Armadalecastle. Am 18. und 19. Juni wurden zwar Verhandlungen gepflogen, um die Mannschaften für diese Schiffe zu sichern; man hatte sich auch bereit erklärt, Lohnerhöhungen von mehr als 1 £ zu bewilligen, aber auf eine Regelung der Lohnfrage für alle Schiffe wollte man sich nicht einlassen. Die Reedereien versuchten die Sache auf die lange Bank zu schieben, indem sie vorschlugen, über die allgemeine Regelung erst nach der Revue zu verhandeln, was vernünftigerweise vom Streikkomitee verweigert wurde. Aber schon am 22. Juni kam es hier zu einer partiellen Beilegung des Kampfes, da die Royal Mail und Union Castle Liners Lohnerhöhungen von 1 £ bewilligten. Die Allan Line zeigte sich aber halsstarrig und wollte nur 10 sh bewilligen, was aber zurückgewiesen wurde.

Es kann nicht gesagt werden, dass in den ersten Tagen der Bewegung der Kampf einheitlich geführt wurde, sondern man überliess die Regelung der strittigen Punkte den individuellen Anstrengungen der Leute, welche auf eigene Faust verhandelten. So blieb nur ein einziger Verhandlungspunkt übrig und das war die Lohnfrage, aber beachtenswert ist hierbei doch, dass durch solche Methode der korporative Arbeitsvertrag zur Tür hinausgejagt wurde. Unter den führenden Personen der Arbeiterklasse bestanden immer noch Befürchtungen bezüglich des siegreichen Verlaufs der Streikbewegung. Mit Recht behauptete man in Unternehmerkreisen, die auf diese Weise erzielten Lohnerhöhungen könnten nicht als dauernde Errungenschaften betrachtet werden, da doch bei den Abmachungen in den meisten Fällen die Gewerkschaft nicht direkt beteiligt war.

Erst am 19. Juli traten die Seeleute in Hull in den Streik. In diesem Hafen liegen die Verhältnisse etwas anders als in den meisten andern Hafenorten. Zunächst besteht hier eine ziemlich starke lokale Union und zwar die »Hull Seamen's and Marine Firemen's Association«, welche etwa 800 Mitglieder zählt, und wie Mr. Butcher, der Sekretär der Union, am Anfang der Bewegung mitteilte, hat man mit den Unternehmern Verträge abgeschlossen, aber es muss hervorgehoben werden, dass die Löhne nicht die von der nationalen Union fixierte Höhe erreichten. In dieser Stadt wird überwiegend Küstenfahrt betrieben

und es werden nur kurze Touren mit dem Norden von Europa unterhalten. Die Seeleute erhalten Wochenlöhne, die vor dem Streik 30 sh betragen.

Am 23. Juni beschlossen Versammlungen, nicht eher Streikunterstützung zu verlangen, als bis der Kampf 14 Tage dauere.

Am 24. Juni erliess Tom Mann, Präsident des kombinierten Streikkomitees von Liverpool, einen Aufruf, in dem es heisst: »Es wird nunmehr notwendig sein, unser Augenmerk auf jene Linien zu richten, die in einer Organisation vereinigt sind, die zu den bittersten Feinden unserer Arbeiter gehören, wir meinen die Shipping Federation. Unser Komitee hat beschlossen, von Montag den 26. Juni an von den Schiffen dieser Linien alle gewerkschaftlich organisierten Seeleute und Heizer, Köche, Stewards zurückzuziehen, bis der Streik beendet ist und der, welcher weiter arbeitet, muss als blackleg (Streikbrecher) betrachtet werden.« Die ausser der Federation stehenden Reeder hatten bis zu jenem Zeitpunkt bereits bewilligt.

Am 25. Juni erreichte der Streik in Glasgow sein Ende, da eine allgemeine Lohnerhöhung von 10 sh bewilligt worden war. Hier und da weigerte man sich zu den abgemachten Bedingungen anzufangen, weshalb Kamerad Wilson ein Manifest erliess, worin er mit Resignation drohte, falls seinen Instruktionen nicht Folge geleistet werde. Von einem Journalisten interviewt, erklärte er, es seien meistens Nichtgewerkschafter, die sich weigerten, zu den vereinbarten Löhnen in Arbeit zu treten.

Am 25. Juni hatte bereits eine bedeutsame Verschiebung des Kampfes stattgefunden. Es bereitete sich ein

Kampf der britischen Hafen- und Transportarbeiter

auf der ganzen Linie vor. Am 16. Juni waren die Dockarbeiter von Goole in den Streik eingetreten und diesem Beispiel folgten am 20. Juni die Dockarbeiter von Hull. Am 25. Juni glich die Stadt einem Kriegsschauplatz. Die Schiffe lagen in den Docks beladen mit Korn und Früchten aller Art und konnten nicht entladen werden, weil die Hafendarbeiter in den Sympathiestreik eingetreten waren, was zur Folge hatte, dass ganze Distrikte angingen, über Mangel an Lebensmitteln zu klagen.

Allein von einer Kohlengrubenkompanie der Denaby Main lagen 17 000 Tonnen Kohlen in den Docks, die der Verschiffung harrten, 32 Kohlenschiffe warteten schon seit Tagen, um mit der Verladung beginnen zu können. Im Süden von Yorkshire mussten in den Kohlenzechen von Hickleton, Dinnington, Alsecaz und Wormbwell, wo etwa 12 000 Grubenarbeiter beschäftigt sind, diese die Arbeit ganz einstellen oder aber bedeutsame Produktionseinschränkungen vornehmen. Der Preis der Kartoffeln stieg in einem Tage von 5 £ auf 6 £. Die Bureauangestellten hatten zwar am 28. Juni mit dem Verladen von Kartoffeln begonnen, wurden aber von dieser Arbeit befreit, sobald die Dockers hiervon »Wind« erhielten. Im Norden von England erscholl ein Klageruf wegen Mangel an Korn und es verlautete, dass die Lagerhäuser dort leer waren. Die Handelskammer von Bradford erliess einen Klageruf und verlangte die Intervention des Arbeitsamts zwecks Beilegung des Kampfes, um die für Bradfords Industrie notwendigen Warenprodukte befördern zu können. Am 26. Juni traten die Fruchthändler in Hull zusammen und klagten darüber, dass 70 000 Pakete mit Frucht in den Schiffen lägen und dem Verderben preisgegeben seien. Sie machten die Shipping Fe-

deration verantwortlich für das Unheil, von welchem die Industrie des Landes befallen worden war. Auch kam es überall zu ernsthaften Zusammenstößen zwischen den aufgeregten Massen (in den meisten Fällen waren es keine Streikenden, die sich in Exzesse einliessen).

Am 26. Juni wurde es endlich bekannt, dass die Prahlerei der Shipping Federation gebrochen sei. Man gab kleinlaut zu, dass man bereit sei, betreffs der Lohnfrage in Verhandlungen zu treten und erkannte sogar auf einer eilig zusammengesetzten Konferenz in London die Notwendigkeit einer gewissen Lohnerhöhung an, ja noch mehr, man erklärte sich für eine einheitliche Regelung der Lohnfrage, ein Punkt, den man noch kurz vor Ausbruch des Kampfes für eine Utopie erklärt hatte. Nur auf eins wollte man sich nicht einlassen — die Anerkennung der Gewerkschaften! Also die Unternehmer hatten noch immer die Courage, einen solchen Standpunkt einzunehmen, trotzdem bereits schon ein guter Teil des Handels ins Stocken geraten war. Wie dem auch sei, mit diesem Schritt hatte die Shipping Federation einen ganz feigen Rückzug getan, trotzdem versuchten es ihre Hintermänner noch am 25. Juni, der Oeffentlichkeit weiss zu machen, dass 90 Prozent ihrer Mitglieder noch keinerlei Konzessionen gemacht hätten. Die Hauptbeschlüsse der Unternehmerkonferenz waren: Die Konferenz erhebt den schärfsten Protest gegen flagranten Missbrauch des Streikpostenstehens, die unter dem Deckmantel »friedliche Ueberredung« verübt worden, und fordert Schutz für ihre Mannschaften und Leute, die gewillt sind, sich anwerben zu lassen, gegenüber den brutalen Einschüchterungen der Gewerkschaftsstreikposten. Ferner macht die Konferenz das Ministerium des Innern darauf aufmerksam, dass die lokalen Behörden nicht mehr imstande sind, diesen Schutz zu gewähren, besonders in Hull und Glasgow.« Nachdem die Konferenz die Notwendigkeit »moderierter« Lohnerhöhungen anerkannt, beschloss sie ferner: »Die Konferenz empfiehlt infolgedessen den Associationen der Schiffseigentümer des vereinigten Königreichs, sich an die Festsetzung eines Standardlohnes heranzumachen, wobei die lokalen Verhältnisse, soweit Angebot und Nachfrage der Seeleute in Betracht kommen, genügende Berücksichtigung finden müssten.« Wie man einen Standardlohn ohne Hinzuziehung der Arbeiterorganisationen fixieren wollte, war wohl das ureigene Geheimnis der Allgewaltigen der Shipping Federation.

Mittlerweile war es aber am 27. in Liverpool zu einem Friedensvertrag gekommen. Man war übereingekommen, die Regelung der Lohnfrage den einzelnen Linien zu überlassen. Am selben Tage schlossen auch 15 Firmen mit ihren Mannschaften eine Art Frieden. Man hatte jedoch die Rechnung ohne den Wirt gemacht, nämlich die Dockers, die in den Sympathiestreik eingetreten waren. Dieselben verlangten nun von den Seeleuten, dass sie nicht eher zur Arbeit gehen, als bis man auch ihnen Konzessionen gemacht hätte. Ausserdem erklärten auch die Fuhrleute den Streik und so wurden die Vereinbarungen illusorisch und der Streik nahm ungehinderten Fortgang. Am 29. Juni waren alle Verbindungen zwischen Liverpool und Dublin abgeschnitten.

Am selben Tage, wo die Shipping Federation versammelt war, fand auch eine Konferenz der Transport Workers Federation in der Maritime Hall in London statt, wo folgende Beschlüsse gefasst wurden:

1. Die Transportarbeiter-Konferenz bedauert lebhaft, dass das Arbeitsamt des Handelsministeriums es für unmöglich hält, die Arrangements zu einer Konferenz der streitenden Parteien zu treffen, wie solches von der Exekutive dieser Organisation gewünscht worden war.

2. In Anbetracht der Tatsache, dass ein grosser Prozentsatz der Schiffseigentümer die Gerechtigkeit der Forderungen der Transportarbeiter eingesehen und bedeutsame Konzessionen gemacht haben, beschliesst diese Konferenz, dass, wenn der jetzige Kampf in der Schifffahrtsindustrie nicht bis Sonnabend den 1. Juli eine befriedigende Beilegung gefunden hat, eine weitere Konferenz am 3. Juli stattfinden wird zur Ergreifung drastischer Mittel gegen alle Schiffsfirmen, die sich auch weiter ablehnend verhalten gegen unsre Forderungen.

Selbstverständlich war der Kampf noch lange nicht zu Ende, sondern er erfuhr sogar am 3. Juli in Manchester eine ganz erstaunliche Verschärfung. Unterdessen tagte die Konferenz am 3. Juli hinter verschlossenen Türen, gab aber später der Presse bekannt, dass sie ein Ansuchen der Handelskammer in London akzeptiert habe, um in Gemeinschaft mit dieser den Versuch einer Beilegung des Kampfes zu machen.

In Hull war die Lage mittlerweile äusserst kritisch geworden, es bestand dort eine Art Belagerungszustand. Am 29. erschienen zwei Vertreter vom Arbeitsamt an Ort und Stelle, und zwar Mr. G. R. Asquith und Mr. J. H. Mitchell; letzterer war früher Sekretär der Föderation der Gewerkschaften. Nach achtstündigen Verhandlungen kam es zwischen den streitenden Parteien zu Vereinbarungen, welche indessen in einer Massenversammlung von 12 000 Personen in Bausch und Bogen verworfen wurden. Dieses Schauspiel wiederholte sich zum Schrecken der führenden Personen in fast allen andern Hafenorten.

Die vereinbarten Punkte lauteten in der Hauptsache wie folgt:

1. Man ist übereingekommen, dass in Zukunft keinerlei Bezahlung für den Bezug eines sogenannten Federations-Tickets erhoben werden soll und soll die Führung eines solchen Tickets dem freien Ermessen jedes einzelnen überlassen bleiben. Die Arbeiter verpflichten sich, soweit sie gewerkschaftlich organisiert sind, mit den Nichtgewerkschaftlern zusammen in Harmonie zu arbeiten. Diese Bedingungen gelten für alle Arbeiter, sowohl auf den Schiffen als an den Kais.

2. Die Leute haben das Recht, während der ärztlichen Untersuchung einen eigenen Doktor zur Stelle zu haben, den jeder aus seiner eigenen Tasche bezahlt. Die Arbeiter sind davon in Kenntnis zu setzen, wenn eine ärztliche Untersuchung stattfinden soll, jedoch muss zwischen einer solchen Anzeige und der aktuellen Untersuchung eine annehmbare Zwischenpause liegen.

3. Die Wochenlöhne der Seeleute zwischen Hull und Goolle sollen 32 sh 6 d betragen, die Monatslöhne 4.10 £ und für Heizer 4.15 £ und einen halben Ruhetag jede Woche. Die Dockarbeiter, ob sie Tage- oder Stundenlohn erhalten, sollen einen freien Sonnabendnachmittag haben.

4. Stauer, Hilfsarbeiter usw., die an regulären Schiffen beschäftigt sind, sollen eine Lohnerhöhung von einem halben Penny pro Stunde erhalten.

5. Die Unternehmer verpflichten sich, auch die Löhne solcher Arbeiter zu regeln, die nicht unter Rubrik 3 und 4 fallen, sobald diesbezügliche Forderungen gestellt werden.

6. In den Fällen, wo über die Auslegung irgendeines Punktes ein Streit in dieser Vereinbarung entsteht, soll keine Arbeitseinstellung stattfinden, sondern soll dem Arbeitsamt zwecks Entscheidung überwiesen werden.

In der Nacht vom 2. zum 3. Juli hatte der Streik in Liverpool eine ganz riesenhafte Ausdehnung genommen. Die Führer der Dockers versuchten zwar am 27. und 28. Juni diese zu bewegen, die Arbeit wieder aufzunehmen, jedoch vergeblich. Das Streikfieber hatte einen solchen Höhegrad erreicht, dass es einfach gefährlich gewesen wäre, zu hemmen, und es blieb nichts weiter übrig, als die Führung zu übernehmen. Die Seeleute mussten sich wohl oder übel der Kampfparole fügen. Im Laufe dieses Tages wurden die Schiffe folgender Linien von

ihren Mannschaften verlassen: Cunard, White Star, Allan, C. P. R. American, Dominion, Moss, Ellermann. Der American Liner »Haverford«, welcher am Mittag fahren sollte, wurde um 11 Uhr von den Mannschaften verlassen. 300 Passagiere dritter und 200 zweiter Klasse warteten vergeblich auf die »Haverford«, bis sich die Direktion entschloss, die Passagiere in Logierhäusern unterzubringen. In den Docks lagen ungeheure Mengen von Butter, Käse, Schmalz, Speck, welche alle nicht befördert werden konnten, weil die Dockers die Fuhrleute an der Arbeit hinderten. Kohlenarbeiter, Wieger waren ebenfalls in den Streik getreten. Die Gesamtzahl der Streikenden betrug 20 000. Am selben Tage kam es aber zu Vereinbarungen mit der Pacific Steam Navigation Company, der Lamport, Holts und Gulf Transport Companien. All diese Gesellschaften erklärten, die Gewerkschaften anerkennen zu wollen. Am Abend kam es zu einem vollständigen Friedensvertrag, wobei die Anerkennung der Gewerkschaften im Vordergrund stand.

Am 3. Juli kam es in Hull zu neuerlichen Unterhandlungen, und schliesslich beschlossen die streikenden Arbeiter, die Bedingungen anzunehmen. Die Ablehnung der Vereinbarungen erfolgte eigentlich durch ein Missverständnis seitens der Dockarbeiter, welche der Ansicht waren, dass man auf ihre Klagen keinerlei Rücksicht genommen hatte. Auffallend an diesen Vereinbarungen war die Tatsache, dass man das verabscheuungswürdige Federations Ticket nicht beseitigte, wodurch auch in Zukunft der Federation eine mächtige Waffe in der Hand blieb zur Drangsalierung der gewerkschaftlich organisierten Arbeiter. Natürlich darf nicht vergessen werden, hervorzuheben, dass bei allen Streitpunkten das Arbeitsamt angerufen werden kann.

Hatten sich schon die Verhältnisse in Hull in gefahrdrohender Weise zugespitzt, so wurde die Lage in Manchester noch viel ernsthafter. Hier war die Bewegung bis zum 27. Juni auf die Seeleute beschränkt geblieben, an welchem Tage die Dockarbeiter, die an den Ship Canal Docks beschäftigt sind, ihre Plätze verliessen und Neuregelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse verlangten. Am 1. Juli trat eine Konferenz der streitenden Parteien unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters der Stadt zusammen. Man war jedoch nicht imstande, den Kampf beizulegen. Am 3. traten die Fuhrleute der ganzen Stadt in die Bewegung ein und verlangten Lohnerhöhungen und Regelung der Arbeitsverhältnisse. Auch die Lagerarbeiter der Eisenbahnkompagnien traten in den Streik, wodurch der gesamte Transport zum Stillstand gebracht wurde. Am 6. Juli kamen in Manchester die Parteien zu einer neuerlichen Konferenz unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters zusammen. Trotzdem die Beratungen den ganzen Tag hindurch dauerten, kam es zu keinerlei Beilegung des Kampfes, der nunmehr die ganze Stadt in Mitleidenschaft zog. Verschiedene Baumwollspinnereien hatten die Arbeit eingestellt, da es an roher Baumwolle fehlte, die zwar in den Docks lag, aber wegen des Streiks der Fuhrleute nicht befördert werden konnte. Andererseits herrschte grosser Mangel an Gemüse, Kartoffeln, Obst, von denen die Docks überfüllt waren. So drehten sich die Verhandlungen am 6. Juli zum grossen Teil um die Frage, ob man die Beförderung von Esswaren, die leicht in Fäulnis übergehen, zulassen solle, was auch schliesslich vom Streikkomitee zugestanden wurde. Das Komitee — ein Kriegsrat im besten Sinne des Wortes — gab infolgedessen Passports an die Fuhrleute aus und bestimmte, was für Waren an ihren Bestimmungsort befördert werden durften. In den Händen der Streikenden lag es, über das zu passierende Fahrzeug zu bestimmen.

Mehr als eine Klage gegen Fuhrleute, welche die Anordnungen des Streikkomitees übertreten hatten, erhob dasselbe beim Oberbürgermeister. Am Nachmittag des 6. Juli fand eine Demonstration von Frauen der streikenden Dockarbeiter statt. Die gesamte Presse sprach von dem ergreifenden Eindruck, den diese Demonstration erzeugte. Trotz Not und Elend, die auf der Stirn dieser ausgemergelten und ausgehungerten Frauen mit ihren Säuglingen auf dem Arm und Kindern an ihrer Seite zu lesen waren, gaben alle ihren festen Willen dahin kund, ihre Männer auch fernherin anzuspornen, im Kampfe auszuharren und nicht eher beizugeben, als bis ein vollständiger Sieg gesichert sei.

Zwischen den Streikenden und der Polizei kam es am 7. Juli in Glasgow zu ernsthaften Zusammenstößen. Dasselbe Schauspiel wiederholte sich hier, was man bei dieser Bewegung so oft antraf und was ihr eigentlich den Stempel aufdrückte: in dem Augenblick, wo es zu Verhandlungen zwischen den Seeleuten und den Schiffseigentümern kam, verhinderten die Dockarbeiter den Friedensabschluss, da auch diese erst in den Sympathiestreik Eingetretenen eine Verbesserung der eigenen Lage verlangten.

In der Nacht vom 10. Juli (Sonntag) kam es in Manchester endlich zu einem Friedensabschluss, der hier im Wortlaut wiedergegeben werden soll:

1. Lohnfrage. Eine Lohnerhöhung von 10 sh für östlich fahrende Hilfsleute, Unterbootsleute, Zimmerer, von 4 £ auf 4.10 £, Feuerleute und Trimmer von 4.5 £ auf 4.15 £. Westlich: Zimmerer, Unterbootsleute, Hilfsleute von 4 £ auf 4.10 £, Feuerleute und Trimmer von 4.10 £ auf 5 £.

2. Ärztliche Untersuchung. Die Leute haben das Recht, bei der ärztlichen Untersuchung der Mannschaften ihren eigenen Doktor zu haben. Die ärztliche Untersuchung ist frühzeitig genug anzukündigen.

3. Repräsentation. In allen Streitfragen verpflichten sich die Unternehmer, mit ihren Leuten und deren Vertretern zu verhandeln, wenn vorher Ankiündigung hiervon gemacht wurde.

4. Die Frage der Bezahlung von Fahrgeld zur Rückfahrt in den Häfen zur Stelle der Annahme kann unter Punkt 3 geregelt werden. Dasselbe gilt Fragen betreffs Takler und Küstenleute.

5. Es darf kein Zwang ausgeübt werden zur Entgegennahme des Federations Tickets. Klagen über diesen Punkt müssen unter Punkt 3 erledigt werden.

6. Der Lohn an Wochendampfern beträgt 32 sh 6 d.

Auch für die Fuhrleute wurden Lohnerhöhungen erzielt, jedoch nicht in der Höhe, wie ursprünglich verlangt. Regelung der Ueberzeitarbeit, Inkrafttreten eines am 13. Mai zustande gekommenen Abkommens mit der Unternehmerorganisation, Anerkennung der Gewerkschaften. Unerledigte Fragen müssen durch Konferenzen, die innerhalb einer Woche, nachdem die Arbeit wieder aufgenommen, einzuberufen sind, erledigt werden. Sollte es hier zu keiner Einigung kommen, so soll keine Arbeitsniederlegung stattfinden, sondern die strittigen Punkte sind dem Arbeitsamt zu unterbreiten. Die Klagen der Eisenbahner wurden den bei ihnen bestehenden Schlichtungskomitees überwiesen. Auch die Verhältnisse der Werftarbeiter wurden geregelt. Noch am 9. Juli, also einen Tag vor dem Friedensschluss, ereignete sich ein nennenswerter Vorfall. An diesem Tage wurde eine Anzahl Fuhrleute von der Nord-Western Eisenbahngesellschaft entlassen, und zwar aus folgendem Grund: Im Laufe der Woche erschienen sie jeden Morgen pünktlich an der Arbeit. Kaum aber hatten sie sich mit ihren Wagen auf den Weg gemacht, als sie auch schon zurückkehrten, weil die Streikposten ihnen den Weg versperrten, wiesen aber das Ansinnen der Gesellschaft,

polizeilichen Schutz und Einquartierung in die Höie der Gesellschaft, ab. Nach Schluss des Friedensvertrages wurden diese Leute wieder eingestellt. Das Streikkomitee war aus folgenden Organisationen zusammengesetzt: Verband der Eisenbahnangestellten, Allgemeiner Verband der Eisenbahner, Allgemeiner Verband der Fuhrleute, Verband der Packträger, Verband der Dockarbeiter. In der Hauptsache wurden die Friedensverhandlungen von Mr. G. R. Askwith in Gemeinschaft mit Mr. J. H. Mitchell vom Arbeitsamt geführt, die am 5. Juli in Manchester eintrafen, nachdem es am 4. zu argen Zusammenstößen zwischen den Streikenden und der Polizei gekommen war. Auch war Militär in der Stadt zusammengezogen worden.

In Sunderland kam es am 7. Juli zum Frieden. Die Dockers erzielten einen Lohnaufschlag von einem halben Penny pro Stunde, sowie Bezahlung für die Mahlzeiten auf die Dauer von 1½ Stunden. Den gleichen Sieg errangen die Stauer von Southampton. Ausserdem ist der Feierabend am Sonnabend anstatt wie bisher um 6 Uhr abends auf 1 Uhr mittags festgesetzt; ferner Lohnaufschlag von einem Penny für Ueberzeitarbeit.

In Glasgow kam es erst am 28. Juli zum Friedensschluss. Der Kampf hatte sich hier so lange hingezogen, weil die Schiffseigentümer sich weigerten, die Gewerkschaften anzuerkennen. In den Friedensabschluss wurde die Bestimmung aufgenommen, dass kein Zwang ausgeübt werden darf behufs Zugehörigkeit zur Gewerkschaft. Am 8. Juli lehnten die Schiffseigentümer die Vermittlung des Arbeitsamtes ab, da sie die Gewerkschaft als die berufene Vertreterin der Arbeiter nicht anerkennen wollte. So dauerte der Kampf noch volle 14 Tage. Und es kann nicht genug hervorgehoben werden, dass eigentlich durch das Eintreten der Transportarbeiter in den Kampf diesem erst das prinzipielle Gepräge gegeben wurde. Ueberall gaben sich die Seeleute mit Lohnerhöhungen zufrieden, ohne sich viel um die Durchdrückung der Forderung betreffs Anerkennung der Gewerkschaft zu kümmern. Aber das Zusammenarbeiten, das sich gegenseitig Ergänzende, das solidarische Zusammenarbeiten ist es ja gerade, was diesen Kampf so grossartig machte.

Man hätte nun meinen sollen, nach Manchester wäre die Shipping Federation zur Einsicht gekommen, dass ein weiterer Widerstand nicht nur lächerlich sei, sondern ein geradezu leichtsinniges Spiel mit dem Feuer. Aber die Schiffsprotzen von der Nordostküste und Walisien bildeten sich immer noch ein, die Arbeiter hätten willige Untergebene zu sein, und so trieben sie ihr verbrecherisches Spiel weiter. Aber in Walisien gingen eigenartige Dinge vor, dort kochte und brodelte es in den letzten Monaten in den Kreisen der gewerkschaftlich organisierten Arbeiter. Dort diskutierte man den Generalstreik der Arbeiter, befanden sich doch 1200 Bergwerkssklaven des Rhondatales seit mehr als neun Monaten in hartnäckigem Kampfe mit dem Grubenkapital. Es bedurfte also nicht viel, um dem Fass den Boden auszuschlagen. In Cardiff, Penarth, Newport und Barry kam es zu weiteren ernsthaften Kämpfen.

Am 18. Juli spielten sich in Cardiff geradezu wilde Szenen ab. Angeblich kam es hier zu Brandstiftungen an den Docks und mitten am Tage stand ein Warenhaus der Liverpool and Dublin Steamship Company in Flammen. Ganze Fässer Bier wurden aus den Schuppen herausgeschleppt und der Inhalt getrunken. Es braucht hier nicht betont zu werden, dass wir solche Uebergriffe verurteilen. Die meisten dieser Vorkommnisse wurden auch nicht von den Streikenden verübt.

Am 19. Juli wurde beschlossen, den Streik auf alle Berufe der Stadt auszudehnen, und dieser Beschluss blieb in der Tat keine leere Phrase. Man zog durch die Stadt und sang ein populäres Lied: »Fall in and follow me«. (Falle ein und folge mir.) Ausser den Hafenarbeitern aller Grade schlossen sich Mühlenarbeiter, Eisenbahnarbeiter, Brauereiarbeiter, Mineralwasserarbeiter u. a. der Bewegung an. Am 24. belief sich die Zahl der Streikenden auf etwa 20 000. Am 20. Juli kam es zwischen den Streikenden und den chinesischen Einwohnern der Stadt zu argen Zusammenstößen. Letztere betreiben in den Hafenstädten vielfach Plätt- und Waschanstalten. Bekanntlich sind die Seeleute und Schiffsarbeiter im allgemeinen gegen die asiatischen Arbeiter, die keinerlei Bedürfnisse haben und die schwerste Arbeit für einen Hundelohn verrichten, mit Hass erfüllt. Es ist daher nicht zu verwundern, wenn es in aufgeregten Perioden zwischen letzteren und den Seeleuten zu Skandalszenen kommt, die allerdings nichts Seltenes sind und sich noch vor einigen Monaten in Liverpool abspielten, trotzdem dort zu jener Zeit keine Streikbewegung war.

Noch am 21. Juli weigerten sich die Schiffseigentümer, den nationalen Verband der Seeleute anzuerkennen; in London aber tagte am gleichen Tage eine Konferenz der Shipping Federation, welche den Beschluss fasste, den Verband anzuerkennen, falls sich dieser verpflichte, sich registrieren zu lassen, wogegen Kamerad Wilson nichts einzuwenden hatte, im Gegenteil, die Vertreter der Shipping Federation einlud, Einsicht in die Bücher der National Union of Sailors' and Firemen zu nehmen. Auch die Schiffseigentümer der Nordostküste hatten sich hinter einen ähnlichen lächerlichen Beschluss verschanzte, der nur bewies, dass ihnen die Verhältnisse über den Kopf gewachsen waren. Auch sie wollten die Gewerkschaft nicht eher anerkennen, als bis man eine Inspektion der Bücher vorgenommen hätte, um zu sehen, ob dieselbe auch eine »bona fide Trade Union« sei. Aber schon am 23. kam es in Cardiff zu einer Art Verhandlung. Durch die Anstrengungen des Oberbürgermeisters der Stadt, der als Vermittler fungierte, erklärten sich die Vertreter der Unternehmer bereit, die Wünsche des kombinierten Streikkomitees entgegenzunehmen, das infolgedessen folgende Forderungen aufstellte:

1. Offizielle Anerkennung aller in Betracht kommenden Gewerkschaften.
2. Die Unternehmer verpflichten sich, keinerlei Prozesse anzustrengen gegen Arbeiter, die ihre Arbeitsstellen ohne Kündigung verlassen haben (Kontraktbruch).
3. Abgabe zufriedenstellender Versicherungen seitens der Unternehmer, keinerlei Massregelungen gegen solche Arbeiter vorzunehmen, die sich am Streik beteiligten.
4. Die Unternehmer verpflichten sich, mit den Vertretern aller am Streik beteiligten Gewerkschaften umgehend zu verhandeln, damit eine zufriedenstellende Lösung aller Forderungen und Klagen gefunden wird.

Diese grundlegenden Forderungen, die der Vertretung der Unternehmer der Oberbürgermeister überbrachte, wurden auch von derselben bis auf eine geringfügige Abänderung angenommen, und zwar verlangte sie, die Eisenbahngesellschaften von Punkt 1 auszuschliessen, da diese die Klagen ihrer Angestellten auf dem Wege des für den Eisenbahnerberuf bestehenden Schlichtungswesens ausgleichen möchten. Das kombinierte Streikkomitee konnte sich aber nicht ohne weiteres entschliessen, sich mit dem angeblichen Beschluss des Unternehmerrates einverstanden zu erklären, es verlangte vorerst eine gemeinschaft-

liche Sitzung mit demselben, worüber dieser jedoch zunächst keinen Entschluss zusammenbringen konnte, weshalb der Oberbürgermeister in Anbetracht der Tatsache, dass die Bäckermeister der Stadt ohne Mehl waren, an das Streikkomitee den Appell richtete, es solle den Fuhrleuten die Freiheit geben, Mehl von den Müllereien zu befördern, was aber kurzerhand verweigert wurde. Gleichzeitig verweigerte das Komitee die Erlaubnis zur Beförderung von Kartoffeln aus den Docks, welche dem Verfaulen nahe waren. Warum soll immer nur die Arbeiterklasse oder deren Vertreter Rücksicht auf alles nehmen, wenn die Unternehmer gegen die billigsten Forderungen taub sind? Wäre es nicht Pflicht der Unternehmer gewesen, alle kleinlichen Nebenerwägungen beiseite zu schieben angesichts des Mangels an Brot, Obst, Kartoffeln usw.? Aber man befolgte hiermit eine gewisse Taktik. Unter den Unternehmertruppen hegte man die fixe Idee, dass, sobald die breite Masse des Volkes den Mangel an Lebensmitteln zu spüren bekäme, sie gegen die Streikbewegung mit Abscheu erfüllt werden würde. Mittlerweile hatte die Streikbewegung Tausende von Arbeitern in Mitleidenschaft gezogen. Sie mussten die Arbeit einstellen wegen Mangel an Kohlen und andern Produktionsmitteln in den Fabriken. Auch konnten die Kohlenbergarbeiter nicht arbeiten, da die Kohlen nicht befördert werden konnten. Im Rhondatal lagen alle Gruben brach, wodurch allein 20 000 Mann arbeitslos wurden. Am 25. Juli verhandelten beide Parteien den ganzen Tag über die Frage, ob man die Beförderung von Mehl zulassen solle; die Vertreter der Arbeiter versuchten vergeblich, alle strittigen Punkte zur Erledigung zu bringen.

Am 26. Juli gelang es endlich dem Oberbürgermeister, einen provisorischen Vertrag mit dem Streikkomitee abzuschliessen, wodurch die »Lebensmittelblockade« hier zu Ende kam und am 28. kam es auf Grund der oben angeführten Punkte zu einem vollständigen Friedensvertrag. In einer gemeinschaftlichen Sitzung des Streikkomitees mit den Vertretern der Unternehmer wurde der Friede geschlossen, welcher sich gleichzeitig neben Cardiff auf Penarth, Barry und Newport erstreckte. Die Streikenden letzterer Stadt waren mit den Abmachungen nicht zufrieden und verharrten im Kampfe, der erst am 1. August beigelegt wurde.

Den interessantesten und gleichzeitig lehrreichsten Verlauf nahm die Bewegung in London. Hier spürte man wenig oder gar nichts von einem Streik, und auch die Transportarbeiter hatten zunächst keinerlei Ursache zur Niederlegung der Arbeit. Hatte doch die Port of London Authority (Londoner Hafenbehörde), eine erst vor kurzem durch das nationale Parlament geschaffene Körperschaft, zur Kontrollierung bzw. Regulierung der Londoner Hafenarbeiterverhältnisse sofort am Anfang der Bewegung ihre Bereitwilligkeit erklärt, in Gemeinschaft mit der Transport Workers Federation die Lohn- und Arbeitsverhältnisse ihrer Arbeiter zu regulieren. Zu diesem Zweck wurden Verhandlungen eingeleitet mit den Schiffseigentümern, Kaimeistern, Leichter- und Bootsführer-Unternehmern und der Transport Workers Federation (T. W. F.). Nachdem die Beratungen über einen Monat in Anspruch genommen hatten, beschloss man am 24. Juli, ein Komitee von zehn Personen ernennen zu lassen, bestehend aus fünf Vertretern der Unternehmer und fünf Vertretern der T. W. F.; ausserdem sollten dem Komitee angehören der Präsident und Vizepräsident der Port of London Körperschaft, Lord Devonport und Harry Gosling; letzterer ist bekanntlich Präsident der T. W. F. und Mitglied der Port of London Körperschaft. Am 26. Juli gelangte

dieses Komitee zu einer Vereinbarung, und zwar wurden folgende Punkte für die Arbeiter der Londoner Docks errungen:

1. Erhöhung des Tagelohnes von 6 d auf 7 d pro Stunde. Die Entlohnung der Ueberzeitarbeit soll von 8 d auf 9 d erhöht werden. Stückerarbeit der Port of London Behörde soll um 1 d pro Stunde erhöht werden mit Ausschluss der Lohnraten für Kornmassenverladung. Schiffs- und Kaiarbeiter, die bis jetzt 7 d pro Stunde erhielten, werden 8 d erhalten und 1 d Aufschlag für Ueberzeit, wo er weniger als 1 sh beträgt. Bevor dieser Beschluss jedoch zur Anwendung gelangt, soll er einem Schiedsrichter zwecks Begutachtung überwiesen werden.
2. Die Arbeitszeit soll um 7 Uhr morgens beginnen statt wie bisher um 6 Uhr morgens und bis 6 Uhr abends dauern. Ueberzeit soll von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens berechnet werden.
3. Doppelte Bezahlung an gesetzlichen Sonn- und Feiertagen.
4. Die jetzt bestehenden Einrichtungen betreffs Mahlzeiten bei der Port of London Behörde sind zu beseitigen und eine Stunde für Mahlzeiten zu erlauben, jedoch ohne Bezahlung.
5. Die Entlohnung eines Arbeiters bei Tag- und Nachtarbeit darf nicht weniger als ein Aequivalent von vier Stunden betragen.
6. Die Arbeiterannahme soll in Zukunft so reguliert werden, dass vier Perioden am Tage hierfür festgesetzt werden, und zwar 6,45 und 7,45 morgens, 12,45 mittags und abends 5,45. Ausgeschlossen von dieser Regulation ist die Beförderung leicht verderblicher Waren, wofür zu irgendeiner Zeit Arbeitskräfte angestellt werden können, jedoch ist auch hierfür immer frühzeitig Anzeige zu erstatten.

Diese Konzessionen enthalten nicht alles, was die Arbeiter verlangten. Eine der Hauptforderungen war die, dass auch während der Mahlzeiten der Lohn fortzulaufen habe. Dann bleibt die Lohnfrage zu einem Teil in der Schwebe, wie aus Punkt 1 ersichtlich. Die bei privaten Unternehmern beschäftigten Arbeiter erhalten schon lange einen Stundenlohn von 7 d. Es sollte nun schiedsrichterlich entschieden werden, ob auch dieser Lohn um einen Penny erhöht werden soll oder ob die Lohnerhöhung bei der Port of London Behörde Halt machen soll, wo der Stundenlohn bis jetzt bloss 6 d betrug. Dann aber verlangten die Arbeiter 1 sh für Ueberzeit, welche Forderung, wie Punkt 1 ergibt, nicht ganz errungen wurde. Aber die oben angeführten Punkte wurden von den fünf Arbeitervertretern akzeptiert und als zufriedenstellend unterschrieben. Am 28. Juli wurden diese Errungenschaften einer Massenversammlung in Assembly Hall, einer Riesenhalle im Ostende von London, zwecks Annahme unterbreitet und von sämtlichen Führern der Transportarbeiter warm empfohlen. Will Thorne, Sekretär des Verbandes der Gasarbeiter und Parlamentsmitglied, beglückwünschte die Hafendarbeiter zu ihren Errungenschaften, welche ein Mehr an Lohn von 150 000 £ pro Jahr bedeutete. Die Majorität der Versammlung war für Annahme der Abmachungen, allerdings war auch eine starke Minorität, die ihren Unwillen darüber kundgab.

Es ist im Auge zu behalten, dass diese Versammlung keine von Nur-Gewerkschaftern war, im Gegenteil, die Mehrzahl waren Nichtgewerkschaftsmitglieder. Am Montag den 31. Juli sollten die Errungenschaften in Kraft treten. An diesem Tage weigerten sich einige hundert Mann, weiter zu arbeiten, weil die privaten Unternehmer keinen Lohnaufschlag geben wollten, bis das schiedsrichterliche Urteil gefallen. Unter den führenden Personen rief das einige Bestürzung hervor. Als sich aber die Bewegung ausbreitete und auch schliesslich solche Arbeiter die Arbeit niederlegten, die bei der Port of London Behörde in

Arbeit standen und 1 d Aufschlag erhalten hatten, erklärten sich die Führer solidarisch mit den Streikenden und forderten sie auf, im Kampfe auszuharren und wurde am Sonnabend den 5. August für alle an den Docks beschäftigten Hafentarbeiter der Generalstreik erklärt. In Betracht kamen die Dockarbeiter, Kohlenträger, Leichter- und Bootsleute, Stauer, Fuhrleute. Es muss nun hervorgehoben werden, dass bei den Unterhandlungen nicht die Lohn- und Arbeitsverhältnisse aller hier aufgezählten Kategorien in Betracht gezogen wurden. Die Leichterschiffer verlangten hauptsächlich einen verkürzten Arbeitstag und zwar wollten sie einen Zehnstundentag von morgens 7 Uhr bis 5 Uhr abends, eine gerechte Forderung, wenn man bedenkt, welche schwere Arbeit diese Leute zu verrichten haben. Die Fuhrleute verlangten eine wöchentliche Arbeitszeit von 60 Stunden und zwei Schilling mehr an Lohn.

Auf dem Trafalgar Square fand am 6. August eine Riesendemonstration statt, an der sich wenigstens 40 000 Arbeiter beteiligten. Man kann getrost sagen, dass seit der historischen Dockerbewegung in den neunziger Jahren keine solch gewaltige Bewegung stattgefunden hat. Die Menschenmenge wurde von drei Seiten des gewaltigen Admiral-Nelson-Monuments angesprochen. Unter tosenden Beifallsbezeugungen wurde zunächst bekanntgegeben, dass der Schiedsrichterspruch zugunsten der Arbeiter ausgefallen sei. Man zeigte sich trotzdem nicht bereit, die Arbeit wieder aufzunehmen, im Gegenteil entfaltete man auf der Plattform eine Riesenstandarte mit folgender Inschrift: »Kein Arbeiter darf die Arbeit wieder aufnehmen ohne Erlaubnis der Transport Workers Federation«, und in nicht misszuverstehender Form wurde es in der Versammlung klar gemacht, dass keine Sektion die Arbeit wieder aufnehmen darf, bevor die Forderungen aller Sektionen zur Zufriedenheit gelöst seien. Dieser Beschluss ist um so schwerwiegender, als bereits Schritte unternommen waren zur Beilegung des Streiks bei den Leichterschiffern und Kohlenträgern und zwar fanden am 8. August in den Bureaus des Arbeitsamtes Konferenzen statt, um einen Ausgleich zustande zu bringen. Ueber Verhandlungen der Fuhrleute aber mit ihren Unternehmern hatte man bis jetzt noch nichts vernommen.

Am Sonntag den 13. August nahm der nun bereits über zwei Monate dauernde Kampf eine Wendung, indem er sich noch weiter ausdehnte. Am genannten Tage floss in Liverpool das Blut in Strömen. Hunderte von Männern wurden besinnungslos und mit gebrochenen Schädeln in die Hospitäler gebracht. Selbstverständlich ist es auch vor dem Sonntag zu ernsthaften Zusammenstößen mit der Polizei gekommen und leider hat der wirklich heroische Kampf Opfer gekostet. Aber was sich am 13. August in Liverpool abspielte, steht einzig in der Geschichte Englands da. Nach dem Urteil der gesamten Presse scheint die Polizei mit geradezu bestialischen Mitteln vorgegangen zu sein. Und was war die Ursache dieser traurigen Begebenheit? War es doch in Liverpool längst zu einem Friedensabschluss gekommen. Die Sache war eben die, dass trotz des von den Führern gegebenen Rates die Arbeit nicht wieder aufgenommen wurde. Etwa 500 Hafentarbeiter verharrten im Streik, angeblich weil die Errungenschaften zu gering. Eine Woche zuvor gaben nun die vereinigten Schiffeigentümer die Order aus, dass, wenn die streikenden Hafentarbeiter bis Montag mittag, den 14. August, die Arbeit nicht wieder aufnehmen, über alle Docks eine allgemeine Sperre verhängt werde, wovon 20 000 Dockarbeiter aller Kategorien betroffen werden würden. Gegen diese Provokation wehrte sich das kombinierte

Streikkomitee mit aller Kraft. Es organisierte für Sonntag den 13. August eine Protestdemonstration und — wie von der gesamten Presse des Landes zugegeben wird — war dieselbe ein grossartiger Erfolg, an der sich 50 000 bis 60 000 Menschen beteiligten. In der Tat gestaltete sich die Demonstration zu einer imposanten Volkskundgebung, es war im wahren Sinne des Wortes ein Galatag des organisierten Proletariats in Liverpool. Auf dem St. George's Plateau hatte sich die Volksmenge zusammengezogen. Dort fand ein Meeting statt, zu welchem Zweck vier Plattformen errichtet waren. Die Hauptredner waren Tom Mann, Vorsitzender des Streikkomitees, und Havelock Wilson, welcher, trotzdem er krank, dorthin gekommen war. Während der Woche hatte Tom Mann verschiedene Unterredungen mit dem Polizeihaupt und dem Bürgermeister bezüglich der Aufrechterhaltung der Ordnung, da die Stadt seit Wochen in fieberhafter Erregung und Militär in Bereitschaft war. Tom Mann gab im Namen des Streikkomitees die Versicherung, dass es ein leichtes sei, für Ruhe und Ordnung zu sorgen, so lange man das Militär und die berittene Schutzmannschaft aus den Strassen halte. Es scheint auch, dass eine Art Versprechen in diesem Sinne von den Autoritäten abgegeben wurde. Nach dem Urteil der gesamten Presse herrschte während der Versammlung die grösstmögliche Ordnung. Durch den gewaltigen Andrang wurden Tausende daran verhindert, überhaupt etwas zu hören, erst als die Versammlung zu Ende ging, kam es zu bedauerlichen Zwischenfällen, die nahezu die ganze Nacht anhielten und sich Montag und Dienstag wiederholten. Im Rahmen dieses Berichts wollen wir nicht versuchen, nach der Verantwortlichkeit dieser Vorgänge zu forschen. Zwei Punkte gelten aber in der öffentlichen Meinung als feststehend: 1. Dass der Radau nicht aus den Reihen der Streikenden kam, und 2. dass die Polizei vollständig den Kopf verlor und sich geradezu bestialisch benahm. Sobald die Schlacht begonnen, erschienen zwei Polizeirichter auf dem Platz und verlasen die Aufrührakte. Man ist der Meinung, dass die Behörde auf all dieses vorbereitet war, was nur geeignet ist, den Verdacht zu stärken, dass die Provokationen gegenüber der Volksmasse übernatürlich gross waren.

Da die paar hundert streikenden Hafenarbeiter trotz des Befehls des Streikkomitees auch am Montag die Arbeit nicht wieder aufgenommen, lösten die Schiffseigentümer ihre Drohung ein und sperrten 40 000 Mann aus. Dieser Schritt wurde durch folgendes Kommuniqué bekanntgegeben:

Da die sich im Streik befindenden auch bis heute morgen die Arbeit nicht wieder aufgenommen, bedauern wir, mitteilen zu müssen, dass wir unsre Entschliessung, unsere Werke zu schliessen, zur Ausführung bringen müssen.

Noch am selben Abend veröffentlichte das Streikkomitee folgenden Aufruf an alle Transport-, Eisenbahn- und Schiffsarbeiter mit Einschluss der Seeleute, Stewards, Köche usw.:

Brüder! Die Schiffseigentümer haben die Sperre über alle Fracht- und Handelsschiffe verhängt, die Eisenbahnkompagnien verharren auf ihrem Standpunkt, in keiner Weise mit den Angestellten zu verhandeln und die Autoritäten haben auf Antrag der Kaufleute grosse Mengen Militär in der Stadt zusammengezogen zur Unterdrückung der kämpfenden Eisenbahner. Dem Distriktskomitee der Transport-Workers-Federation bleibt nun weiter nichts anderes übrig, als den Generalstreik aller Transportarbeiter zu erklären. Wir fordern deshalb alle Transportarbeiter auf, Mannesmut zu zeigen und alle Arbeit von 12 Uhr ab um Mitternacht den 14. August niederzulegen.

Wie in allen andern Städten waren auch die Eisenbahner in den Streik getreten, trotzdem diese nicht der T. W. F. angeschlossen sind, sodass durch diesen Generalstreik 100 000 Mann in Mitleidenschaft gezogen wurden. Das Situationsbild in der Stadt war in Kürze folgendes: Belagerungszustand, Hungersnot im Anzuge. Es war bereits grosser Mangel an Brot, Butter, Eier, Obst, Gemüse usw. Diejenigen Metzger, die nur ausländisches Fleisch (aus den Kolonien und Amerika) verkauften, mussten ihre Läden schliessen.

In Cardiff war der Kampf unter den Dockers wieder entbrannt. Die Behörden verlangten Militär. In Glasgow weigerten sich die Hafendarbeiter, Schiffe auszuladen, die aus Liverpool kamen. In London war die Situation sehr kompliziert, man war bis jetzt nicht in der Lage gewesen, die Leute wieder zur Aufnahme der Arbeit zu bewegen.

Ueber das Ende des »offiziellen« Londoner Streiks ist folgendes zu berichten: Die Fuhrleute Londons traten am Montag den 7. August in die Streikbewegung ein und es zeigte sich sehr bald, dass diese Arbeiterkategorie so recht das Zünglein an der Wage ist. Kaum ruhte das Fuhrwerk — und der gesamte Handel der grössten Stadt der Welt, mit ihren 7½ Millionen Einwohnern, lag in hoffnungslosem Zustand darnieder. Der Streik blieb durchaus nicht auf die Docks beschränkt, es schlossen sich sehr bald die Fuhrleute der Eisenbahngesellschaften der Bewegung an. Ueberall, wo sich ein beladenes Fuhrwerk zeigte, wurde es von den Streikenden aufgehalten und die nicht an dem Streik beteiligten Fuhrleute aufgefordert, in den Streik zu treten. Dass bei einem solchen Akt nicht alles friedlich ablief, versteht sich von selbst, zumal sich die Arbeitswilligen jedweder Ueberredung widersetzen. In solchen Fällen wurden die Zügel ergriffen und die Pferde ausgespannt. Mehr wie einmal wurde das Fuhrwerk umgeschmissen. Allgemein verhielt sich die Masse viel ruhiger und friedlicher als bei den gleichen Vorgängen in Manchester und Cardiff. Als man auch hier versuchte, der Beförderung von Lebensmitteln Einhalt zu tun, zeigte die Regierung ihren »starken Arm«. Sie gab im Parlament die Erklärung ab, nichts unversucht zu lassen, den Transport von Lebensmitteln im Gange zu erhalten. Jedes beladene Fuhrwerk wurde deshalb von einer Schutzmannschaft begleitet. In jedem Wagen konnte man zwei oder drei Polizisten lässig und mit gutem Humor entweder im Wagen oder auf dem Bock sitzen sehen. Anfänglich wollten sich die Streikenden nicht mit dieser Praxis einverstanden erklären, was die Veranlassung zu verschiedenen Zusammenstössen gab.

Der Streik war jedoch von kurzer Dauer. Freitag nacht, 11. August, hatten alle beteiligten Arbeitergruppen den Sieg davongetragen. Die Kohlenbunkerleute erzielten bereits am 9. August einen Sieg, die Fuhrleute gleichfalls, trotzdem aber blieben alle im Kampfe bis auch endlich die Forderungen der Leichterschiffer in der späten Abendstunde vom 11. August zur Zufriedenheit gelöst wurden.

Gerade diese letzte Aktion der Kämpfenden ist es, die den Streik zu einer so merkwürdigen Erscheinung in der Geschichte der wirtschaftlichen Kämpfe macht. Während auf der Strasse der Kampf in einer bisher unbekanntem Form geführt wurde, sassen die Vertreter der streitenden Parteien in den Bureaus des Arbeitsamtes und führten in friedlicher Weise Beratungen über die seitens der Arbeiter gestellten Forderungen. Es kam wie eine Erlösung über die gesamte Londoner Bevölkerung, als am Sonnabend morgen, den 12. August, die

Presse den Frieden ankündigte und Gen. Ben Tillett konnte am Sonntag mitteilen, dass etwa 70 Proz. die Arbeit wieder aufgenommen hätten. Mit der Beendigung des Kampfes waren jedoch nicht alle Forderungen erledigt worden. Unerledigt blieben die Frage der Bezahlung von Mahlzeiten sowie die Stellung der hauptsächlich nur Küstenhandel betreibenden Unternehmer (sogenannte short sea traders) zu den vereinbarten Verträgen, was, wie sich später herausstellte, zu Reibereien Veranlassung gab. Es muss natürlich hervorgehoben werden, dass ein grosser Teil der Streiks in, der irregulärsten Form zustande kam. Es herrschte vielfach eine wahre Anarchie. Ganze Massen von Arbeitern traten in den Streik, ohne dass die Leitung der Gewerkschaft auch nur eine Ahnung von dem Vorhaben hatte. In Liverpool hatte dieses unkonstitutionelle Vorgehen, wie wir es in unserm Bericht zeigten, sehr ernste Folgen gehabt. Wir können nicht umhin, hervorzuheben, dass solche Handlungsweise einfach unhaltbar war und es wirkte befremdend, dass von leitender Stelle so wenig unternommen wurde, solche Handlungen einfach unmöglich zu machen. Ist es doch mehr wie einmal vorgekommen, dass die unorganisierte Masse die Schuld von solch irregulärem Vorgehen war. Die Haltung der Polizei war in den meisten Fällen geradezu mustergültig. Zu welchen Szenen würde es wohl in London gekommen sein, wenn hier der Geist von Moabit geherrscht hätte. In den einzelnen Städten war es wohl zu Zusammenstössen gekommen, aber die Polizei ging stets sehr behutsam vor; denn es kann und darf nicht verschwiegen werden, dass seitens der Arbeiter mehr wie einmal das Mass überschritten wurde. In dieser Beziehung ist es von Wert, das Urteil der »Daily News«, ein liberales Blatt, das den Arbeiterforderungen ireundlich und verständnisvoll gegenübersteht, zu hören:

Es ist klar, dass bei einigen der letzten Streiks die »friedliche Ueberredung« in Verbindung mit dem Streikpostenstehen sehr weit über die Linie geführt wurde und wenn es so weiter geht, dass man fortwährend zu Gewalttätigkeiten greift, eine unabwendbare Forderung zur weiteren Bescheidung der friedlichen Ueberredung herbeigeführt werden muss. Uns würde dies gerade so leid tun, als den Gewerkschaftsführern selbst, aber es ist nur billig, dass denselben kar gemacht wird, ihre und nicht unsere Sache ist es, darauf zu achten und alles suchen zu verhindern, dass Akte von Gewalttätigkeiten verübt werden. Solche Taten finden leicht Nachahmung und erlangen eine Popularität, weil sie in den Augen kurzsichtiger Menschen scheinbar durchschlagende Erfolge liefern. Pflicht der Führer ist es aber, weiter zu sehen, da ihnen die Möglichkeit gegeben ist, sich ein reiferes Urteil über die Tragweite der Dinge zu bilden.

Inzwischen aber hatte sich die Situation im ganzen Lande noch mehr verschlimmert. Der Eisenbahner hatte sich eine fieberhafte Erregung bemächtigt. Am 13. August fanden in London, Grimsby, Sheffield, Bristol und Manchester Massenversammlungen der Eisenbahner statt. Ueberall sprach man sich für eine Streikbewegung aus. Die Erregung in den Kreisen der Eisenbahner hatte seine Ursache in der allgemeinen Unzufriedenheit mit dem 1907 geschaffenen Schlichtungswesen. Dieser von Mr. Lloyd George, der seinerzeit Handelsminister war, geschaffene Apparat zur Beilegung der Lohnstreitigkeiten der Angestellten ist äusserst schwerfällig. Die Vertretung der Gewerkschaft ist eine indirekte, weshalb die organisierten Eisenbahner gegen das Ganze mit grossem Misstrauen erfüllt waren. Ein weiterer Uebelstand war es, dass die untern Grade von dem bestehenden Schlichtungswesen ausgeschlossen sind. Am 15. August traten die Hauptvorstände der bedeutendsten Eisenbahner-Gewerkschaften in Liverpool zu

einer gemeinsamen Sitzung zusammen. Es wurde Stellung zur Situation genommen und folgender Beschluss gefasst:

Die Executive Committees der Amalgamated Society of Railway Servants, der Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, der General Railway Workers Union und der Generalsekretär der Signalmen's and Pointmen's Union (Stellwerks- und Weichensteller), welche zu einer Besprechung zusammengekommen sind zwecks Stellungnahme zu der durch den Streik in Liverpool und anderen Orten entstandenen kritischen Situation, anderseits auch zu dem geradezu einstimmigen Verlangen aller unserer Mitglieder, die Arbeit sofort niederzulegen. Nach eingehender Verhandlung sind wir einstimmig übereingekommen, den Eisenbahnkompanien 24 Stunden Zeit zu geben, um zu beschliessen, ob sie gewillt sind, sofort mit den Vertretern dieser Gewerkschaften in Befatung zu treten, damit die Basis zu einer Verständigung über schwebende Fragen gefunden wird. Sollte dieser Wunsch unerfüllt bleiben, so wird nichts anderes übrig bleiben, als dem Verlangen nach einem Generalstreik stattzugeben.

Noch am selben Abend, nachdem das Ultimatum bekanntgegeben war, erfolgte aus dem Handelsministerium folgende Ankündigung:

Der Handelsminister hat die Generaldirektoren der Eisenbahnkompanien beauftragt, morgen früh mit ihm zu konferieren und er wünscht am Nachmittag mit den Vertretern der Arbeiter eine Besprechung zu haben.

Diese wichtigen Besprechungen fanden statt und aus den Andeutungen, die die Minister im Parlament machten, war zu schliessen, dass ein Generalstreik aller Eisenbahner ausbrechen werde. Die sich früher stets gegenseitig bekämpfenden Gewerkschaften der Eisenbahner, die zusammen über 200 000 Eisenbahner vertraten, hatten sich zu einer gemeinsamen Aktion zusammengefunden. Bei der letzten grossen Bewegung 1907 verhinderte die Uneinigkeit einen grösseren Sieg, und die Unvollkommenheiten, die dem damaligen »Erfolg« anhafteten, erzeugten die jetzige Bewegung. Mit dem

Streik der Eisenbahner

erreichte die Bewegung im britischen Transport- und Verkehrsgewerbe ihren Höhepunkt. Noch nie ist wohl eine Nation durch einen Streik so in ihren Tiefen aufgewühlt worden, als das in England durch den Streik der Eisenbahner geschah. Man hatte allerdings die Streiks der Transportarbeiter über sich ergehen lassen, aber durch die Tatsache, dass sie sich in den einzelnen Städten erst langsam entwickelten und zwar dergestalt, dass, wenn in einer Stadt die Streikbewegung zu Ende ging, sie in einer andern Stadt ihren Höhepunkt erreichte, wodurch sich das Ganze nicht auf einen Knall zur Katastrophe entwickeln konnte, wie das beim Streik der Eisenbahner der Fall war. Jetzt erlebte man das in England einzig dastehende Schauspiel, dass drei mächtige und wohlorganisierte Gewerkschaften, die sich in der Vergangenheit stets bekämpften, zur gemeinsamen Aktion zusammentraten und den epochemachenden Beschluss zum Generalstreik fassten. Man glaube nur nicht, dass die Führer die Masse der organisierten Arbeiter in ein kopfloses Unternehmen hineinstürzen wollten, o nein, die Hauptvorstände traten zusammen unter dem Eindruck und zwecks Stellungnahme zu einer gefährdenden Situation. Der Streik der Transportarbeiter hatte die Eisenbahner nicht untätig gelassen. In Manchester, Liverpool, Cardiff und andern Städten waren sie in sogenannte »Sympathiestreiks« eingetreten. Bei Erledigung der Differenzen mit den Transportarbeitern mussten die Wünsche und Forderungen der Eisenbahner unberücksichtigt bleiben oder aber an die bestehenden Schlich-

tungskomitees im Eisenbahnwesen überwiesen werden. Da die Eisenbahner mit diesem Schlichtungswesen äusserst unzufrieden waren, so ist es erklärlich, dass eine solche Stellungnahme auf die Gemüter nicht beruhigend einwirkte und immer mächtiger wurde der Drang, mit den bestehenden Verhältnissen einen radikalen Bruch vorzunehmen. In Tausenden und aber Tausenden regte sich der Gedanke, dass endlich der Zeitpunkt gekommen sei, um zum Schlage auszuholen, umsomehr, da doch auch die Eisenbahnen zum Transportwesen gehören, wenn auch die Verbände derselben nicht mit der Federation der Transportarbeiter verbunden waren.

Das Signal zum Generalstreik der Eisenbahner wurde am Donnerstag, den 17. August, um 8 Uhr abends gegeben, als von dem »Unity House«, dem prachtvollen Gebäude des Verbandes der Eisenbahner, nahezu 2000 Telegramme an alle Filialen des Verbandes befördert wurden, in denen die Aufforderung zum Streik erging. Wenn auch nicht gesagt werden kann, dass der Streik universell war im vollsten Sinne des Wortes, so wurde doch bewerkstelligt, dass der gesamte Verkehr innerhalb 24 Stunden vollständig gelähmt war. Das ganze Land befand sich in einem Zustand des Bürgerkrieges. Die Soldateska hatte eine carte blanche erhalten, in einem Wort: das Land stand unter militärischen Gesetzen. Indessen war der Kampf von überraschend kurzer Dauer. Am Sonnabend, den 19. August, kurz vor Mitternacht, wurde derselbe für beendet erklärt. Wieder wurde dieselbe Zahl an Telegrammen versandt wie zuvor, in welchen an die Streikenden die Aufforderung erging: »Das kombinierte Komitee hat den Streik beendet. Sieg für Gewerkschaftsbewegung. Alle müssen sofort die Arbeit wieder aufnehmen.«

Und was sind die Errungenschaften?

1. Einsetzung einer königlichen Kommission zur Untersuchung der Wirkungen des in 1907 geschaffenen Schlichtungsapparates.
2. Schaffung eines Apparates, der sofort bis zur Reformierung des bestehenden Schlichtungswesens in Aktion treten soll, zur Regelung der Wünsche der untersten Grade im Eisenbahndienste, die bekanntlich bis jetzt vom Schlichtungsapparat ausgeschlossen waren.
3. Alle in den Streik getretenen sind wieder einzustellen und dürfen keinerlei Massregelungen vorgenommen werden.

Oberflächlich betrachtet, enthält dieser Vertrag keine direkten Errungenschaften. Diejenigen, die solche Erwartungen hegten, vergassen, dass nun einmal ein Apparat vorhanden war, der schlechterdings bei Einigungsverhandlungen nicht übergangen werden konnte, da derselbe doch 1907 akzeptiert worden war. Der in genanntem Jahre zustande gekommene Vertrag, wodurch damals ein Generalstreik verhindert wurde, trägt nicht nur die Unterschrift der Arbeiterorganisationen und der Kompanien, sondern auch die der Regierung. Selbst wenn der vorhandene Apparat unbrauchbar und schädlich war, so musste das doch erst bewiesen werden, umsomehr, als die Regierung sich während der Verhandlungen darüber beklagte, dass die Gewerkschaften es unterliessen, derselben periodische Mitteilungen zu machen. Die Behauptung, wonach die Eisenbahner buchstäblich gezwungen wurden, das vom Handelsminister Mr. Lloyd George entworfene Schlichtungswesen zu akzeptieren, ist unhaltbar. Es war allerdings ein grosser Fehler, dass man das System in seiner jetzigen Gestalt annahm, zum mindesten hätte man sich nicht für volle sieben Jahre an Händen und Füssen binden lassen dürfen. Da das nun doch geschehen war, konnte man nicht umhin, in eine

mit der Versicherung, dass die unerledigten Streitpunkte einer Konferenz zwischen Vertretern der Arbeiter und Unternehmer überwiesen werden. Die Kohlenarbeiter haben sich den im Anfang meines Briefes angeführten Bedingungen zu fügen. Zum Schluss spreche ich die Ansicht aus, dass wir keinerlei Schwierigkeiten erwarten, widrigenfalls wir bereit sind, jeden von der Gewerkschaft auszuschliessen, der sich unseren Bedingungen widersetzen sollte.

Der langwierige Kampf in Liverpool ist dem Umstande zuzuschreiben, dass ein kleiner Prozentsatz der Leute sich weigerte, zu dem vereinbarten Vertrag die Arbeit wieder aufzunehmen. Dieses schien den Unternehmern ein gefundenes Fressen. Sie wollten der Arbeiterschaft für immer die Lust am Streiken austreiben, weshalb sie über alle Frachtschiffe im Hafen die Sperre verhängten, eine Massregel, die bekanntlich vom Streikkomitee mit dem Generalstreik aller im Hafen beschäftigten Berufe beantwortet wurde. Durch all diese eigenartigen Nachwehen des grossen Kampfes wurde die Stadt buchstäblich an den Abgrund des Verderbens gebracht, denn es kann und darf nicht verschwiegen werden, dass gerade die Arbeiter während dieser Periode grosse Not und Elend gelitten haben. Die Kindersterblichkeit erreichte einen schreckenerregenden Höhepunkt. Viele Familien nagten direkt am Hungertuche, blieb doch die Streikunterstützung auf ein sehr geringes Minimum beschränkt. Mehr wie 7.50 Mk. pro Woche wurde nicht ausgezahlt, die meisten erhielten nur 5 sh; dabei darf nicht vergessen werden, dass Hunderte kein Anrecht auf Unterstützung hatten, da sie bis zum Ausbruch des Kampfes der Gewerkschaft nicht angehörten.

Am Morgen des 12. August war der Kampf in London offiziell für beendet erklärt worden, jedoch waren die Nachwirkungen, die dieser riesenhafte Kampf allseitig erzeugte, viel stärker, als man anfänglich annahm. Anstatt dass Montag, den 14. August, allgemein die Arbeit wieder aufgenommen wurde, stellte sich heraus, dass grosse Massen der verschiedensten Arbeiterkategorien sich weigerten, zu den abgemachten Bedingungen die Arbeit wieder aufzunehmen. Die Ursache dieses Zustandes muss leider teilweise den Führern selbst zugeschrieben werden, hatten sie doch den Leuten mitgeteilt, dass in Zukunft auch die Forderung betreffs Bezahlung der Mahlzeitstunde bewilligt sei. Ferner hatte man die Aufforderung ergehen lassen, nicht mehr mit Unorganisierten zusammenzuarbeiten. Als die Arbeiter diesen Rat treu befolgten, stellte sich heraus, dass diesbezüglich keinerlei Abmachungen bestanden, weshalb sich auch die Unternehmer weigerten, hier nachzugeben. Indessen entstanden Reibereien sehr ernster Natur. Die Küstenhandel betreibenden Arbeitgeber weigerten sich, die abgemachten Bedingungen anzuerkennen, da, wie sie behaupteten, sie ihre Unterschrift zu denselben nicht gegeben hätten. So war am 15. August der Streik wieder allgemein entbrannt.

Bei dieser Krise spielte die Regierung eine aner kennenswerte Rolle im Interesse des Friedens. Das Handelsamt im Verein mit dem Minister für die Lokalverwaltung, Mr. John Burns, waren unermüdlich an der Arbeit, und am 18. August wurde ein endgültiger Frieden für alle Arbeiterkategorien erzielt. Alle Unternehmergruppen erklärten sich bereit, die am 11. August zustande gekommenen Bedingungen anzuerkennen und die Vertreter der Arbeiter verpflichteten sich, keine neuen Forderungen in die Bedingungen hineinzulesen. Die Forderung betr. Mahlzeiten wurde vollständig preisgegeben. Ferner verpflichteten sich die Arbeiter, auf Vorleute und Clerks in bezug auf Zugehörigkeit zur T. W. F.

keinerlei Zwang auszuüben, worunter wohl zu verstehen ist, dass die Arbeiter verpflichtet waren, der Federation anzugehören.

Die Transport Workers Federation ging ungeheuer gestärkt aus dem Kampfe im Transportgewerbe hervor. In einer Versammlung des Exekutivrates, der am 24. August tagte, wurde festgestellt, dass während des Kampfes im ganzen Lande 95 000 neue Mitglieder gewonnen wurden. Die Städte, wo die Bewegung am erfolgreichsten war, waren London, Liverpool, Manchester, Glasgow, Bristol, Cardiff, Swansea und Newport. In Liverpool und London wurden 20 bis 25 Proz. Lohnerhöhungen erzielt. Die Fuhrleute errangen eine 72stündige Arbeitswoche, sie verlangten eine 54stündige; aber immerhin eine ansehnliche Errungenschaft, wenn man bedenkt, dass ihre Arbeitszeit ohne jede Regelung war und sich auf 100 bis 120 Stunden belief. In Glasgow, Hull und Bristol betrug die Lohnerhöhung 10 Prozent.

Wir sind auf die Bewegung in Grossbritannien etwas ausführlicher eingegangen, weil die Einzelheiten des Kampfes in den Berichten über »Die sozial-ökonomischen, rechtlichen und organisatorischen Verhältnisse, sowie Streiks und Lohnbewegungen der Eisenbahner, Strassenbahner, Seeleute, Hafen- und Transportarbeiter usw. aller Länder während 1910-11-12« nicht so geschildert wurden, wie wir es in unserm Bericht versucht haben. Beide Berichte zusammen genommen geben eine gute Darstellung der ganzen Bewegung. Die gleichzeitigen Bewegungen in Belgien, Holland und auch die in Deutschland, Frankreich und Schweden sind ausführlich in dem genannten Bericht geschildert, so dass es sich wohl erübrigt, an dieser Stelle nochmals darauf einzugehen.

Während dieser Zeit wandten auch die italienischen Eisenbahner die passive Resistenz an. Ein Teil des Bahnpersonals, nämlich die im Signaldienst, Weichendienst und Rangierdienst beschäftigten Arbeiter, beschloss gegen Mitte Juni auf einem Kongress in Rom, Gehaltsaufbesserungen von der Regierung zu fordern und im Falle der Nichtbewilligung zur passiven Resistenz zu schreiten. Diese Arbeiter haben einen ausserordentlich verantwortungsvollen Dienst und beziehen dafür einen Lohn von 2.10 Lire täglich, der im Laufe von 27 Dienstjahren schrittweise auf 3.60 Lire ansteigt. Ihre Forderungen waren übrigens bescheiden genug: sie verlangten 1 Lire Entschädigung bei Nachtdienst, und weiter einen wasserdichten Mantel für den Dienst an Regentagen. Die Unterhandlungen mit der Regierung hatten zu keinem Resultat geführt, so dass in der Mitternacht vom 30. Juni bis 1. Juli die Obstruktionstaktik angewendet wurde. Auf den fünf Stationen Roms ging die ganze angeführte Arbeitergruppe plötzlich zur gewissenhaftesten Beachtung aller Reglementvorschriften über. Die passive Resistenz dauerte einige Wochen, drohte auch auf andre Eisenbahnerkategorien überzugreifen, aber leider können wir über das Resultat der Bewegung nichts berichten.

Bedeutungsvoller war der Streik der Hafnarbeiter in St. Petersburg. Es garte dort schon seit einiger Zeit und Ende Juli entbrannte ein offener Kampf mit spontaner Kraft. Die Arbeiter verlangten Festsetzung der 9½stündigen Arbeitszeit, Erhöhung des Lohnes für Männer bis auf 2½ Rubel (5.40 Mk.) und für Frauen bis auf 90 Kopeken (2 Mk.) den Tag, einen Aufschlag von 50 Proz. für Ueberstunden usw. Der Streik breitete sich sehr rasch aus, so dass sich schliesslich an dem Ausstand 12 000 Arbeiter beteiligten. Der ganze Hafenverkehr wurde lahmgelegt, und die Hafenverwaltung suchte die Beilegung des Konfliktes

zu erzielen, indem sie eine Konferenz der Vertreter der Arbeiter und der Unternehmer einberufen wollte. Dieser Plan wurde jedoch durch den Widerstand der Unternehmer, die jede Verhandlung mit den Arbeitern schroff ablehnten, zu Fall gebracht. Statt dessen verlangten die Unternehmer (besonders die deutschen und die schwedischen) Verstärkung der Polizeiaufgebote im Hafen und einen besseren Schutz der Arbeitswilligen. Da aber dieser Streik ganz ruhig verlief, musste die Polizei sich wohl oder übel zurückhalten. Schliesslich wurden auch hier die Unternehmer zum Nachgeben gezwungen. Der Kampf der Hafenarbeiter dauerte zehn Tage und endete mit einem Teilerfolg der Streikenden.

Im Anschluss an den gewaltigen Kampf in Grossbritannien kam es noch zu einem Sympathiestreik der Eisenbahner in Irland. Am 19. August gaben einige Holzkaufleute in Dublin ihren Arbeitern zu verstehen, dass sie infolge des Streiks der britischen Eisenbahner ihre Arbeitsplätze schliessen müssten. Noch am selben Tage, wo dieses bekannt wurde, kam der Generalstreik der Eisenbahner zu Ende, was zur Folge hatte, dass sich die Arbeiter am 21. August zur Arbeit begaben, aber zu ihrem Erstaunen erfahren mussten, dass die Plätze geschlossen blieben. Kurzerhand hatten die Unternehmer eine Aussperrung vorgenommen, die ohne irgendwelchen Grund in der Tatsache zu suchen war, dass die Arbeiter dem Verband der Transportarbeiter beigetreten waren. Die Arbeiter hielten sofort eine Versammlung ab und beschlossen, nicht eher die Arbeit wieder aufzunehmen, als bis ihnen eine wöchentliche Lohnerhöhung von 2 Schilling bewilligt werde. Am 22. August, nach eintägiger Aussperrung, erklärten sich die Unternehmer bereit, die Arbeiter wieder zu den alten Bedingungen einzustellen und für den aufgezwungenen Feiertag den Lohn zu zahlen, was jedoch von den Arbeitern abgelehnt wurde und die Unternehmer weigerten sich, mit den Vertretern der Gewerkschaft sich in irgendwelche Verhandlungen einzulassen. Das ganze Vorgehen der Unternehmer machte auf die Eisenbahner, die gerade die Arbeit wieder aufgenommen hatten, einen empörenden Eindruck und das Problem des »Sympathiestreiks« tauchte auf. Einige Tage, nachdem die Kaufleute Arbeitswillige gefunden hatten, weigerten sich zwei Eisenbahner, Streikbrecherarbeit zu befördern, mit dem Resultat der sofortigen Entlassung. Von den beiden Arbeitern gehörte nur einer der Gewerkschaft an. Es dauerte nicht lange und fast der gesamte Eisenbahndienst der betreffenden Gesellschaft — der grossen Süd- und Westbahn — kam ins Stocken, 75 Proz. der Eisenbahnarbeiter aller Grade, vom Lokomotivführer bis zum untersten Bahnwärter, waren in den Sympathiestreik getreten. Diese Situation, die sich wie Lauffeuer verbreitete, hätte vielleicht innerhalb einiger Stunden beigelegt werden können, hätte sich die Eisenbahndirektion herbeigelassen, mit den Beamten der Gewerkschaft in Unterhandlung zu treten. An alle irischen Eisenbahngesellschaften stellte der Hauptvorstand das Ultimatum, innerhalb 24 Stunden in Unterhandlung zu treten, widrigenfalls auf allen irischen Eisenbahnen — es bestehen dort fünf Gesellschaften — der Generalstreik erklärt werden würde. Dieses Verlangen wurde glatt abgelehnt, jedoch nach Ablauf der Ultimatumfrist brach der Generalstreik nicht aus. Dies ist dem Arbeitsamt zuzuschreiben. Aber auch die Regierung war nicht imstande, die Direktoren von ihrem Standpunkt abzubringen, weshalb jetzt das Signal zum Generalstreik gegeben wurde, und zwar 48 Stunden nach Veröffentlichung des Ultimatus. Dem aufmerksamen Leser wird es nicht entgangen sein, dass der Streik an der grossen Süd- und Ostbahn im vollen Gange war, bevor der Hauptvorstand Stellung nehmen konnte. Er kam zustande dadurch, dass man die Statuten brach und

ausserdem Kontraktbruch beging. Der Hauptvorstand erklärte den Generalstreik, weil er, wie er behauptete, zu diesem Schritte von der Mitgliedschaft gezwungen wurde. Es machte aber doch einen merkwürdigen Eindruck, dass, als der Generalstreik erklärt wurde, die Masse der Eisenbahner dieser Parole nicht Folge leistete, im Gegenteil, weiterarbeitete und dem Verband eine empfindliche Niederlage bereitete. Die Bewegung beweist, dass der Hauptvorstand die Stimmung der irischen Eisenbahner nicht richtig einschätzte; er liess sich ohne Berechnung in ein kopfloses Abenteuer hineinreissen. Ein solches Vorgehen ist vom gewerkschaftlichen Standpunkt aus schwer zu entschuldigen und dieser Zustand wurde noch verschlimmert, weil der Hauptvorstand der Eisenbahner (Amalgamated Society of Railway Servants) den Generalstreik proklamierte, ohne sich vorher mit dem Verband der Lokomotivführer in Verbindung zu setzen. Die Mitglieder dieses Verbandes weigerten sich, ohne Aufforderung ihres Vorstandes in den Kampf zu treten, der auch, wie sich später herausstellte, gegen eine Streikbewegung war. Der riesenhafte Eindruck, der im August durch den Generalstreik erzeugt wurde, war der Tatsache zuzuschreiben, dass die vier bedeutendsten Eisenbahnergewerkschaften in vollster Harmonie handelten. Nun ist noch hervorzuheben, dass die Gewerkschaftsbewegung in Irland äusserst schwach ist. Immerhin endete die Bewegung noch ziemlich glimpflich für die Streikenden, denn am 4. Oktober erklärte sich die Direktion der Süd- und Westbahn bereit, folgende Vorschläge anzunehmen:

Die Direktion verpflichtet sich, sofort alle Lokomotivleute sowie festangestellte Arbeiter wieder einzustellen und 90 Proz. des Betriebspersonals. Weiter hat die Direktion die in einem Zirkular gemachten Bestimmungen in bezug auf feste Anstellung der Streikbrecher zurückzuziehen und die Arbeiter bedauern, Kontraktbruch begangen zu haben. Weiter verpflichten sich die Arbeiter, in Zukunft die Beförderung irgendwelcher Güter nicht mehr zu verweigern, wenn solches von der Verwaltung angeordnet worden ist.

An den andern Eisenbahnen waren die Bedingungen für die Arbeiter noch schlechter, dort hatte jeder Streikende sich einzeln wieder zur Arbeit zu melden, jedoch sollten nirgends Degradierungen Wiedereingestellter vorgenommen werden. Bei den Einigungsverhandlungen waren die Vertreter der Gewerkschaft nicht zugegen.

Zu einer umfassenden Bewegung führte der Streik der Strassenbahner in den Vororten Kopenhagens. Seit Anfang August versuchten die beiden Strassenbahngesellschaften Kopenhagen—Frederiksberg und Tuborg—Klampenborg ihren Betrieb durch Streikbrecher aufrechtzuerhalten, während sie die alten Angestellten für dauernd entlassen erklärten. Hierauf wurde über beide Strassenbahnen der Boykott verhängt. Im Verlaufe des Kampfes kam es zu argen Polizeiausbreitungen. So erhielt der Kampf der etwa 300 Kopenhagener Strassenbahner eine weit über seine lokalen Grenzen hinausgehende Bedeutung.

Ein etwa acht Tage dauernder Streik der dänischen Schiffsmaschinisten endete Ende August mit einem Siege der Ausständigen. Die im Reederverein organisierten Reeder bewilligten alle die von den Maschinisten aufgestellten Forderungen. Ein neues Uebereinkommen wurde abgeschlossen und eine vierzehntägige Ferienzeit jedem Schiffsmaschinisten gesichert. Gerade dieses Punktes wegen kam es hauptsächlich zum Streik, weil die Reeder keine Ferien mehr bewilligen wollten. Ausserdem erhielten die Maschinisten eine monatliche Zulage von 10 Kronen, und ferner setzten sie ihren Willen durch mit Rück-

sicht auf die Verpflegungsverhältnisse an Bord. Der Kapitän darf in Zukunft nicht mehr Inhaber der Restauration an Bord sein. Sind auf einem Schiffe weniger Maschinisten als vorgeschrieben, so soll der dadurch gesparte Lohn unter die vorhandenen Maschinisten verteilt werden.

In Bilbao kam es Mitte September zu umfangreichen Arbeitseinstellungen in den Bergwerken und industriellen Betrieben, in denen auch die Eisenbahner, Hafen- und Transportarbeiter mit hineingezogen wurden.

Ein kurzes Telegramm brachte Mitte September die Nachricht, dass der Streik der Seeleute in Odessa, der seit drei Wochen auf beiden Seiten mit der grössten Erbitterung geführt wurde und fast den gesamten Handels- und Passagierverkehr in den Häfen des Schwarzen Meeres lahmgelegt hatte, mit einem Sieg der Seeleute geendet hat. Die Hauptverwaltung der Russischen Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel hat endlich den Streikenden erklärt, dass sie mit ihnen in Unterhandlungen treten und mit geringen Aenderungen die Arbeits- und Lohnbedingungen wiederherstellen wolle, die in den Jahren 1906 und 1907 bestanden hatten, aber in der Folge, während der politischen und wirtschaftlichen Reaktion aufgehoben worden waren. Die Streikenden erklärten sich im Prinzip bereit, die vorgeschlagenen Bedingungen zu akzeptieren, sie verlangten aber einen formellen Vertrag in Form einer schriftlichen Verpflichtung der Russischen Gesellschaft und vor allem die Befreiung der während des Streiks verhafteten Seeleute. Dieser Ausgang des gewaltigen Kampfes, den die Seeleute ohne welche Organisation, ohne materielle Unterstützung unter dem furchtbaren Druck des Polizeiterrors, der unter dem Odessaer Diktator General Tolmatschow eine erstaunliche Höhe erreicht hat, geführt haben, bedeutet eine neue Epoche in der russischen Arbeiterbewegung. Man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, dass der Streik der Odessaer Seeleute, wie früher der Hafnarbeiterstreik in Petersburg, Reval und Riga, ein Ausläufer der Seemannsstreiks in England und Holland gewesen ist. In erster Linie ist aber auch bei diesem Streik die Belebung der Arbeiterbewegung in Russland zur Geltung gekommen, die jetzt unter der Losung der Wiederherstellung der wirtschaftlichen Errungenschaften der Revolutionsjahre vor sich geht, und den Kampf um die Koalitionsfreiheit als ihre Hauptaufgabe gestellt hat. Auch in Odessa haben die Seeleute neben der Forderung, den Vertrag von 1906 wiederherzustellen, in erster Linie die Forderung gestellt, ihren Kampfverband, die sogenannte »Registration«, die von General Tolmatschow zertrümmert worden ist, wieder eröffnen zu lassen.

In Wien kam es am 17. September gelegentlich einer Riesendemonstration als Protest gegen die Lebensmittelteuerung zu blutigen Zusammenstössen mit einem grossen Polizei- und Militäraufgebot. Es gab Tote und viele Verwundete.

Anfang November kam es in London zu einem Streik der Automobilroschenführer. Etwa 500 bis 600 Mann traten ohne Einwilligung der Gewerkschaft in den Streik. Ihre Zahl stieg schnell auf mindestens 6000 Mann. Die Bewegung reichte schon weiter zurück. Zur Zeit des Generalstreiks der Eisenbahner wurde, wie erinnerlich sein wird, mehrere Male ein bevorstehender Streik der Roschenführer gemeldet, der aber nicht zum Ausbruch kam. Es handelte sich um eine Lohnstreitigkeit zwischen dem Verbands der Automobilroschkengeellschaften, die zusammen ein Kapital von über drei Millionen Pfund Sterling haben, und ihren Angestellten. Die kleineren Arbeitgeber, die ihre Leute nach der Aussage des Sekretärs der Gewerkschaft der

Droschkenführer besser behandelten, und die Droschkenführer, die ihren eigenen Wagen besitzen, waren an dem Streite nicht beteiligt. Die Automobildroschkenführer Londons beziehen als Lohn 25 Proz. der auf dem Taxameter angegebenen Einnahmen, müssen aber dafür das verbrauchte Benzin bezahlen. Die von dem Taxameter nicht automatisch registrierten Extragebühren für Gepäck und für einen dritten und vierten Fahrgast müssen sie an die Gesellschaft abführen. Dagegen sträuben sich die Arbeiter, die behaupten, dass sie ohne diese Extragebühren nicht leben können. Ein Komitee des Ministeriums des Innern, das sich im Frühjahr mit der Festsetzung der Fahrgelder und der Entlohnung der Führer beschäftigte, schlug den Unternehmern vor, die unkontrollierbaren Extragebühren den Arbeitern zu überlassen. Der Unternehmerverband kümmerte sich jedoch nicht um diese Empfehlung des ministeriellen Komitees und es kam zu Verhandlungen zwischen den Unternehmern und der Organisation der Arbeiter. Die Unternehmer schoben die Sache auf die lange Bank und schickten sich schliesslich an, ihre Angestellten durch ein Regiment von 300 Aufpassern genau zu kontrollieren. Das schlug dem Fass den Boden aus. Die Leute gerieten in Erregung. Und als dann ein Automobildroschkenführer von einem geheimen Agenten des Unternehmerverbandes angeblich fälschlich angeklagt wurde, eine Extragebühr eingesteckt zu haben und deswegen gemassregelt wurde, traten seine Kameraden, die für dieselbe Gesellschaft arbeiteten, in den Streik. Der Streik verlief für die Chauffeure erfolgreich.

In Paris stellten etwa 4000 Chauffeure die Arbeit ein. Ihre Forderungen wegen Ermässigung der Benzolsteuer und Erhöhung ihres Verdienstanteils waren abgelehnt worden.

Einen grossen Erfolg hatte die Waterside Workers' Federation (Hafenarbeiter) in Australien zu verzeichnen. Die W. W. F. schloss einen Vertrag mit den Reedern für ihre sämtlichen Branchen bis zum 9. November 1913 ab. Der Vertrag brachte den Hafenarbeitern des ganzen Landes eine Lohnerhöhung von 10—25 Proz. ohne Streik. Der nachherige Streik der Hafenarbeiter in Sydney, der über 2500 Mann umfasste, war eine disziplinlose Aktion und fand demgemäss nicht die Unterstützung der W. W. F. Gefordert wurden 1 sh 6 d pro Stunde. Die Streikenden wurden vor den Arbitration Court geladen.

In Argentinien kam es im Dezember zu einer Lohnbewegung der Lokomotivführer und -heizer. Beteiligt waren 8000 Mann. Die Bewegung kam im Januar des folgenden Jahres zum Ausbruch und endigte am 27. Februar mit einem Teilerfolg.

1912.

Im Januar kam es im Hafen von Antwerpen zu partiellen Arbeitseinstellungen, da die Arbeitgeber nur einzelnen Arbeitern Lohnerhöhungen gewährten, während die allgemeine Forderung 50 Ct. pro Tag mehr war. Wo vordem 6.—Fr. bezahlt wurden, da werden jetzt 6.50 Fr., 6.—Fr. und 5.50 Fr. bezahlt. Dem einen wurde es genommen und dem andern gegeben.

In Rotterdam wurde am 5. Januar ein allgemeiner Streik der Fuhrleute proklamiert, dessen Zweck war, auf drei ausserhalb des Arbeitsvertrages stehende Arbeitgeber einen moralischen Druck auszuüben, damit auch diese den Vertrag unterzeichneten. Am 7. Januar wurde die Arbeit wieder aufgenommen, der Zweck war nicht erreicht worden.

Die Seemannsorganisation »Volharding« in Rotterdam schloss mit der Rotterdamer Organisation der Reeder einen Kollektivvertrag als Resultat des Julistreiks von 1911 ab. Der Vertrag trat am 1. Januar in Kraft und hat Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1914.

In Grossbritannien kam es zu Kämpfen der Hafendarbeiter in Dundee, Fowey, Glasgow, Greenock und Tilbury Dock in London, die alle mit Ausnahme der Arbeitsniederlegung in Tilbury erfolgreich endeten. Auch eine Bewegung bei der bekannten Firma Houlders Brs. in Newport wurde zufriedenstellend geregelt.

In Boston traten etwa 3000 Hafendarbeiter in den Ausstand und verharren darin einen vollen Monat. Der Erfolg war unbedeutend. Anfang März wurde die Arbeit wieder aufgenommen.

Etwa 50 Organisationen in Tasmanien waren zu einem Abwehrkampf gezwungen. Ueber 100 000 Menschen wurden von diesem Kampf, dem ersten dieser Art in dem Lande, betroffen. Die Industrie kam vollständig zum Stillstand.

Ueber 25 000 Lokomotivführer der östlichen Bahnen in den Vereinigten Staaten traten am 14. März in eine Bewegung um Lohnerhöhung ein.

Im Hamburger Hafen traten alle Gruppen der Hafendarbeiter und Transportarbeiter sowie die Seelente in eine Lohnbewegung ein. Die Arbeitgeber entschieden sich für den Verhandlungsweg und infolgedessen wurde eine Reihe von Verträgen auf die Dauer von drei Jahren abgeschlossen. In die Verhandlungen über die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse waren die Schauerleute, Kaiarbeiter, Schiffsreiniger und Schiffskesselreiniger, Schiffsführer und Maschinisten in der Hafenschleppschiffahrt, Führer der Motorbarkassen, Bunkerarbeiter, Donkeyleute und Speicherarbeiter eingeschlossen. Die Arbeitszeit soll darnach am 1. Mai 1913 auf 9 Stunden herabgesetzt werden. Der Lohn beträgt ab 1. Mai 1912 5.20 Mk. und steigt am 1. Januar 1913 resp. 1914 auf 5.30 Mk. resp. 5.40 Mk. Für eine Reihe näher bestimmter Waren, die besondere Anstrengungen der Arbeiter bedingen, wird ein Zuschlag von 8 Pfg. pro Stunde gezahlt. Beschwerden über Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis sollen der Beschwerdekommision für die Arbeitsvermittlung überwiesen und dieser Kommission ein Vertreter des Transportarbeiterverbandes mit beratender Stimme angehören.

Am 7. März traten die Ladungs- und Kohlenarbeiter beim Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven, etwa 1400 Mann, in den Ausstand. Am 8. März gab der Lloyd bereits nach:

Anfang April legten 2300 Hafendarbeiter in Gent die Arbeit nieder. Gefordert wurde eine Lohnerhöhung von 5 auf 6 Fr. Der Streik wurde am 27. April unter folgenden Bedingungen beendet: 1. den ersten halben Frank sofort; 2. den zweiten halben Frank am 1. Mai 1913; 3. Tarifabschluss auf sieben Jahre; 4. die Streikbrecher sofort weg; 5. keine Massregelungen; 6. Beseitigung der halbstündigen Bezahlung; 7. Einrichtung eines Schiedsgerichts.

Am 16. April stellten 1200 Kohlenarbeiter im Rotterdamer Hafen die Arbeit wegen Verweigerung von Lohnverbesserungen ein. Am 16. Streiktage kam es zu einer für die Streikenden befriedigenden Verständigung und die Arbeit wurde wieder aufgenommen.

Nach einem fast fünf Monate dauernden, musterhaft geführten Streik, an dem 5000 *Chauffeure* in Paris beteiligt waren, musste dieser als ergebnislos am 18. April abgebrochen werden. Der Widerstand und die Disziplin waren ausgezeichnet.

In der Rheinschiffahrt traten am 28. April auf rund 200 Schleppkähnen und 271 Dampfern 2400 Mann in den Ausstand. Der Kampf musste Ende Mai als aussichtslos abgebrochen werden.

Die Nippon Yusen Kaisha, Japans grösste Reederei, hat auf Anordnung des Verkehrsministeriums, weil sie bei den Verhandlungen Mitte Mai mit ihren Seeleuten zu keiner Einigung kommen konnte, denselben höhere Heuern zahlen müssen.

Am 8. Juni streikten die Maschinisten der norwegischen Routenschiffe, im ganzen 639 Maschinisten auf 423 Schiffen. Diesem Streik gingen langwierige Verhandlungen um Lohnerhöhung und die Stellung von mehr Hilfskräften voraus, die aber als resultatlos abgebrochen wurden, worauf vom Verband der Schiffsmaschinisten der sofortige Streik erklärt wurde, doch mit der Einschränkung, dass die Maschinisten erst im Heimatshafen ihre Schiffe verlassen sollten. Norwegen ist das Land in Europa, welches am meisten abhängig ist von dem regelmässigen Gang der Schiffahrt. Die Ausdehnung der Küsten ist ungeheuer lang und die vielen Fjorde und Buchten, die an den Ufern nur schwach bevölkert sind, erfordern selbstverständlich regelmässige Schiffsverbindungen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs. Dazu kommt, dass infolge des bergigen Festlandes und der vielen wenig bewohnten hochgelegenen Einöden das Eisenbahnnetz nur geringe Teile des Landes berührt, der Hauptverkehr also auf die Schiffahrt angewiesen ist. Das Meer bildet die Verkehrswege zwischen den meisten norwegischen Städten. Und nun war dieser Verkehr plötzlich stillgelegt. Der Personenverkehr hatte völlig aufgehört, die Transportdampfer jedoch waren nicht in den Streik mit einbegriffen. Deren 2400 Maschinisten sollten durch hohe Extrabeiträge die Durchführung des Streiks auf den Personen- und Postschiffen ermöglichen. Im nördlichen Norwegen lag alles Geschäftsleben still, in mehreren Distrikten befürchtete man sogar, dass eine Hungersnot ausbrechen würde. Der Verband der Maschinisten sandte der Union der Matrosen und Heizer ein Schreiben, in welchem diese aufgefordert wurde, die Arbeit auf den Routenschiffen niederzulegen. Um jedoch den 4000 Fischern, die an der Skagerakküste der Makrelenfischerei oblagen, entgegenzukommen, hatten die Maschinisten beschlossen, täglich ein Schiff zwischen Flekkefjord und Christiania laufen zu lassen, um die Fischer nicht in ihrem Gewerbe zu stören. Der Streik bildete natürlich das Tagesgespräch in Norwegen. Im norwegischen Staatsrat beschloss man, die Küstenfahrten durch Kriegsschiffe oder mit geliehenen privaten Schiffen mit Besetzung von Marinemannschaften durchzuführen. Aus diesem Anlass beschlossen die Maschinisten der Marine eine Resolution, in der sie auf das energischste dagegen protestierten, als Streikbrecher benutzt zu werden. Aber das nützte ihnen nicht viel. Die Regierung drohte mit den strengsten Massnahmen gegen die Verweigerer von Streikbrecherdiensten. Durch das Eingreifen der Regierung fand der Streik einen schnellen Abschluss. Der Streik hatte gerade 15 Tage gedauert. Von den verschiedenen Forderungen, die von den Schiffsmaschinisten aufgestellt waren, wurde bei den gegenseitigen Verhandlungen nur die Lohnfrage

geregelt, die je nach der Grösse der Dampfer ein etwas höheres Gehalt festsetzte. Alle übrigen Forderungen wurden abgelehnt.

Das Personal beider in S a r d i n i e n gelegenen Bahnnetze, der Königlichen Gesellschaft und der Sekundärbahngesellschaft, trat am 20. Juni in den Streik ein. Der Grund zum Streik lag darin, dass das Personal nicht mit den Bestimmungen zufrieden war, die ein der Kammer vorliegender Gesetzentwurf über die Behandlung des Personals bei Nebenbahnen enthielt. Der Gesetzentwurf selbst sollte auf Betreiben des Eisenbahnministers Sacchi noch vor den Sommerferien verabschiedet werden. Da das Personal sich schon vorher zu einem Streik vorbereitet hatte, um die Verstaatlichung beider Netze der Insel zu erzwingen, so war der Ausstand allgemein. Die Angestellten erklärten, dass sie auf lange Zeit genügend mit Mitteln versehen seien. Am ersten Tage verkehrte kein einziger Zug. Die Post und die Reisenden nach dem Festlande lagen im Golfe degli Aranci fest. Ein von Alghero kommender Zug wurde 1 km vor Sassari mit dem roten Signal angehalten, mehrere auf der Strecke liegen gebliebene Züge mussten durch die Bahnhofsvorstände unter polizeilicher Bedeckung in die Bahnhöfe eingeholt werden. Die Zahl der Ausständigen betrug 4000, auch die Streckenwärter nahmen am Ausstand teil. Die beiden betroffenen Gesellschaften teilten in Anschlüssen dem Publikum mit, dass der Verkehr bis auf weiteres eingestellt sei. Die Streikenden hatten auf allen Linien der Netze mit je 1 km Abstand rote Fahnen aufgestellt, neben denen eine Tafel besagte: »Die Linie ist nicht überwacht, die Bahnwärter übernehmen keine Verantwortung, Achtung!«. Bei den mangelhaften Verkehrsmitteln auf der gebirgigen und abgelegenen Insel machte sich der Streik für die Bevölkerung äusserst fühlbar. Wie lange der Streik andauerte und welches Resultat er zeitigte, ist uns nicht bekannt geworden.

Ende Juni kam es auch zu einer ausgedehnten Streikbewegung in New York, Hoboken, Brooklyn und andern an der atlantischen Küste belegenen Hafenplätzen. An der Bewegung waren über 20 000 Hafendarbeiter und Seeleute beteiligt, alle in der Küstenschifffahrt beschäftigt, aber leider konnten wir über den Verlauf und das Resultat der Bewegung keine genauen Informationen erhalten. Die Leitung lag in den Händen der syndikalistischen Separatisten, welche sich von den der American Federation of Labor angeschlossenen Organisationen losgelöst und eigene Vereine gegründet hatten, die heute nur noch ein Scheindasein führen.

Am 9. Juli brach in H a v r e entgegen der von der Verbandsleitung herausgegebenen Parole ein Streik der Seeleute aus, der sich am 10. Juni auf Brest ausdehnte. Am 15. Juni trat das Aktionskomitee der Federation der Seeleute, das auf dem vorjährigen Kongress dieser Organisation gewählt worden war, zu einer ausserordentlichen Sitzung zusammen und beschloss, den Generalstreik der französischen Seeleute zu organisieren. Am 19., 20. und 21. Juni dehnte sich der Streik auf Marseille, Dünkirchen, Toulon, Bordeaux, Cette, St. Nazaire und Cherbourg aus. Der Kampf der Seeleute drehte sich hauptsächlich um die Erhöhung der Löhne. Seit 12 Jahren waren die Löhne unverändert geblieben. Auf dem Kongress in Saint Malo im Dezember 1911 hatte der Seemannsverband nun einen Tarif ausgearbeitet, der dem Zentralverband der Reeder überreicht werden sollte. Der Tarif von St. Malo unterschied zwei Kategorien von Seeleuten: die auf jenen Schiffen beschäftigten, wo die Verpflegung der Mannschaften dem Reeder obliegt, und diejenigen, die sich selbst verpflegen müssen (dies ist bei manchen Küsten-

fahren, Schleppern usw. der Fall). Für diese waren die Forderungen entsprechend höher bemessen. Eine vom Kongress gewählte Delegation wurde vom Zentralkomitee der Reeder nicht empfangen. Die Forderungen wurden ihm hierauf schriftlich zugestellt, aber Herr Charles Roux, der Präsident dieser Organisation und zugleich Präsident der grössten französischen Schiffahrtsgesellschaft, der Compagnie Générale Transatlantique, antwortete darauf am 12. Februar, dass das Zentralkomitee nicht zuständig sei. Es sei Sache der einzelnen Unternehmer, darüber zu befinden. Die Forderungen wurden also direkt an die Unternehmer gesandt. Da keine Antwort einlief, wurde die Prozedur wiederholt — mit dem gleichen negativen Erfolg. Einige Unternehmer kündigten schliesslich im Mai verschiedene Lohnaufbesserungen von 8 bis 10 Fr. pro Monat an, ohne jedoch der Organisation davon Mitteilung zu machen. War also einer kleinen Zahl von Seeleuten eine Lohnaufbesserung in Aussicht gestellt, die um mehr als die Hälfte hinter den eingereichten Forderungen zurückblieb, so war die Mehrzahl der Seeleute völlig leer ausgegangen. Das Zentralkomitee der Reeder blieb hartnäckig. Unter diesen Umständen war es bei dem Temperament unsrer französischen Kollegen weiter nicht erstaunlich, dass die vom Verbandsvorstand ausgegebene Parole, sich durch die unnachgiebige Haltung der Reeder nicht zu einer vorzeitigen Arbeitseinstellung hinreissen zu lassen und abzuwarten, bis alle friedlichen Mittel erschöpft seien, nicht befolgt wurde. Besonders ungeduldig zeigten sich die Seeleute in Havre. Diese befolgten die Mahnung der Verbandsleitung nicht und stellten diese durch ihr disziplineloses Verhalten am 9. Juni vor die vollzogene Tatsache. Für den 19. wurde dann ein 24stündiger Solidaritätsstreik in den andern Häfen beschlossen und aus diesem entwickelte sich dann der Kampf, wie es einleitend schon erwähnt wurde. Die Regierung nahm zunächst eine scheinbar neutrale Haltung ein. Sie schlug die Einsetzung eines Schiedsgerichts vor, zusammengesetzt aus je einem Vertreter der Unternehmer und der Seeleute unter dem Vorsitz eines Mitgliedes der Regierung. Die Vertreter der Seeleute nahmen den Vorschlag an, machten jedoch einige Wünsche geltend. Das Schiedsgericht sollte je sechs Vertreter umfassen und der Schiedsspruch, falls er nicht einstimmig erfolgt, den Streikenden zur Abstimmung unterbreitet werden. Das gab die Regierung als Ablehnung aus, und die Unternehmer erklärten, dass somit das Schiedsgericht hinfällig geworden sei. Eine der drei grossen französischen Schiffsgesellschaften, die Compagnie des Messageries Maritimes, nahm trotzdem den Vorschlag der Regierung an. Darauf traten die Vertreter der Seeleute nochmals zu einer Beratung zusammen und erklärten, den Schiedsspruch der Regierung bedingungslos zu akzeptieren. Trotzdem erklärten die Vertreter der Reeder, dass sie sich auf keinerlei Unterhandlungen einliessen und entschlossen seien, »eher zwei Schritte zurück, als einen vorwärts zu tun«. Die Compagnie des Messageries Maritimes erklärte ausserdem, dass sie die gegebene Zusage zurückziehe. . . . Die herausfordernde Haltung der Unternehmer war nicht verwunderlich. Die Regierung lieferte ihnen Mannschaften und Offiziere der Kriegsmarine als Streikbrecher und weigerte sich ausserdem, von dem ihr gesetzlich zustehenden Recht, das Transportprivilegium der Schiffsgesellschaften ausser Kraft zu setzen, Gebrauch zu machen. Die Unternehmer konnten es also aushalten. Inzwischen dehnte sich der Kampf weiter aus. Vom Verband der Hafentarbeiter wurde versucht, diese zu einem Solidaritätsstreik zu bewegen. Der Versuch ist jedoch in den meisten Häfen misslungen. Andererseits trat in Marseille auch der grösste

Teil des Offizierpersonals in den Streik. Einige kleinere Unternehmungen in Brest, Cette und Caen hatten die Forderungen bewilligt. Schliesslich hörte der Streik in Le Havre auf, andre Städte folgten — es blieb nur noch Marseille im Kampfe stehen. Dort wurde der Kampf auch nach 72tägiger Dauer abgebrochen, nachdem die Streikenden, denen Yvetot, der Vorsitzende der Arbeitsbörsen, ununterbrochen zur Seite stand, erklärten, dass sie bereit seien, sich einem obersten, von der Regierung ernannten Schiedsgericht zu unterwerfen. Dieses oberste Schiedsgericht tagte darauf und verkündete in seinem Spruch, dass die Schiffsgesellschaften nicht verpflichtet wären, den Lohnforderungen der Arbeiter stattzugeben. Die Streikenden unterwarfen sich diesem Spruche und kehrten auf die Schiffe zurück. Dadurch ist der Kampf vertagt, aber nicht erledigt worden.

Der Höhepunkt der Streikbewegung in diesem Jahre wurde wohl mit dem Riesenstreik im Londoner Hafen erreicht. Auf diesen Kampf müssen wir etwas ausführlicher eingehen. Nach der Beendigung des Streiks in 1911 kam es in den einzelnen Hafenplätzen wiederum zu lokalen Ausständen, meistens infolge von Missverständnissen in der Auslegung der Vereinbarungen, so der Hafendarbeiter in Greenock und an den Eastend Docks in London, der Fuhrleute in Liverpool, der Hafendarbeiter in Glasgow und Manchester, der Hafendarbeiter in London an den Schiffen, die zwischen Elbe und Brest fahren (Short Sea Traders), der Fuhrleute von Hays Wharf in London, der Hafendarbeiter in Newport, der Hafendarbeiter und Seeleute in London wegen der Tallyleute, der Kanalschiffer und des Schleppdampferpersonals in London. Dann setzte nach dem Untergang der »Titanic« eine lebhaftere Bewegung bei den Seeleuten in Liverpool, Southampton und London ein. Gefordert wurde eine bessere Bemannungskala und bessere Ausrüstung der Schiffe mit Rettungsmitteln. Es kam in den drei genannten Orten zum Streik. In Liverpool und Southampton kam es zu einer Verständigung, dagegen wurde die Bewegung bei der Peninsular Line in London auf den Rat der Exekutive der Federation abgebrochen. Wie man aus dieser Aufstellung sieht, brodelte es überall unter der Oberfläche; schon der geringste Zusammenstoss mit den Unorganisierten führte zu Arbeitseinstellungen. Ueberall forderte man den closed shop, das heisst, nur Organisierte sollten beschäftigt werden, nur solche, die im Besitze einer Federationskarte oder eines Unionknopfes waren. Diese Forderung wurde in London die Ursache des Streiks. Ein 61jähriger Bootswächter namens Thomas, beschäftigt bei der Mercantile Lighterage Company, weigerte sich, der Ewerführerorganisation beizutreten, da er als Mitglied der Vorleute- und Vorarbeiterorganisation im Leichterbetrieb angehörte, obgleich er seit zwei Jahren kein Vormann mehr war, aber — er hatte die Organisation mit gegründet. Auf seine Weigerung hin erklärten die übrigen Leichterleute, dass sie dann nicht mehr mit ihm zusammenarbeiten könnten, legten die Arbeit nieder und verhängten den Boykott über die Firma. Der Boykott zog immer weitere Kreise der Leichterleute und auch Hafendarbeiter in die Bewegung hinein, da alle sich entschieden weigerten, die Güter der genannten Firma zu bearbeiten. Darauf folgten Massregelungen über Massregelungen und schliesslich erklärte die Ewerführerorganisation den Ausstand, ohne auch nur den Versuch zu machen, wie es ihre Vereinbarungen vorschrieben, diesen Streitfall vor der Association of Master Lightermen and Bargeowners (Arbeitgeber) zur Entscheidung zu bringen. Wohl kein Mensch dachte zunächst daran, dass der Streik der Leichterleute auch auf andre verwandte Berufe

überspringen würde, am wenigsten glaubte dieses die Leitung der Federation, die noch kurz vorher die vom Seemannsverband begonnene Bewegung bei der Peninsular Line auf Beschluss abbrechen liess, da sie befürchtete, dass diese Bewegung leicht einen grossen Umfang annehmen konnte. Der Augenblick hierfür schien noch nicht günstig. Geplant war eine Aktion in London für den Sommer und man hatte auch schon über die aufzustellenden Forderungen beraten. Die Führer hatten aber nicht mit der Streiklust der Massen gerechnet. Der schnelle Erfolg im Vorjahre hatte die Massen zu siegesbewusst gemacht und sie glaubten, wenn eine Gruppe in den Streik trat, dann hätten sie alle für einen einzutreten, ohne Rücksicht auf bestehende Tarifverträge oder sonstige Vereinbarungen. Alle partiellen Streiks mussten nach ihrer Meinung sofort in alles umfassende Sympathiestreiks übergehen, da nur auf diese Weise den mächtigen Hafenproten und der Shipping Federation beizukommen sei. Getreu dieser Taktik trat denn auch die Mehrzahl aller Hafentarbeiter und aller Schauerleute am 27. Mai in den Sympathiestreik. Nicht alle folgten in den Streik, so nicht die beim Port of London Authority beschäftigten Hafentarbeiter, ferner nicht die Fuhrleute, aber schliesslich legten doch alle die Arbeit nieder. Das Streikkomitee vom Londoner Distrikt fasste nun folgende Resolution:

Diese am 24. Juni stattgefundene Zusammenkunft des Londoner Distrikt-Streikkomitees beschliesst hiermit, dass keine Branche der angeschlossenen Organisationen an die Arbeit zurückkehren darf, bevor nicht alle Forderungen zufriedenstellend erledigt sind.

Eine solche Resolution trägt den Todeskeim für einen Sympathiestreik bereits in sich. Auch sei dem noch hinzugefügt, dass die Taktik im wirtschaftlichen Kampf, entweder alle im Streik oder gar nicht, nicht allzu viele Bewunderer findet, höchstens nur noch bei den Syndikalisten. Zu Beginn des Sympathiestreiks aller Londoner Hafentarbeiter wurden die unglaublichsten Ziffern in den Tageszeitungen publiziert. Man las von 100 000 bis 140 000 Streikenden. In Wirklichkeit befanden sich 17 Organisationen mit rund 56 000 Mann im Streik. Hiervon waren 10 000 Fuhrleute, 1000 Seeleute, 400 Kranführer, 6000 Leichterschiffer, mehrere Tausend von den Schiffswerften und Reparaturanstalten, und 36 000 verteilten sich auf alle Branchen im Hafenbetriebe einschliesslich Kais und Speichereien. Die Lohnverhältnisse im Londoner Hafen sind innerhalb derselben Branchen nicht überall gleich. Es herrschen die verschiedensten Abstufungen vor und waren die Ursachen vieler Unzuträglichkeiten, besonders, wenn hierbei Arbeitgeber beteiligt waren, die absichtlich die Vereinbarungen umgingen oder auf ihre Weise auslegten. Die Forderungen waren folgende:

1. Ausschluss aller Nichtorganisierten vom Hafen.
2. Einheitliche Lohnsätze für alle Schiffsarbeit.
3. Anerkennung der Federation der Transportarbeiter.
4. Tagesarbeit ist für alle Hafentarbeiter, Leichterleute, Stevedores und allgemeine Schiffsarbeiter mit 10 Pence (80 Pig.) pro Stunde, Ueberstunden mit 1 Schilling 2 Pence (1.15 Mk.) im ganzen Hafen zu bezahlen.
5. Doppelte Bezahlung für alle Sonntags- und Festtagsarbeit.
6. Arbeitszeit soll sein von 7 Uhr morgens bis 5 Uhr abends und ein Minimumlohn im Londoner Hafen von 7 Schilling 6 Pence (7.50 Mk.) pro Tag.
7. Arbeiter bei den Wochendampfern (Short Sea Traders) sollen dieselbe Bezahlung erhalten wie diejenigen an den Ueberseedampfern.

8. Fuhrleute fordern eine Lohnerhöhung und eine 60stündige Arbeitswoche, jetzt durchschnittlich 30 Schilling (30 Mk.) und 72 Arbeitsstunden pro Woche,

9. Seeleute und Stewards fordern 10 Schilling (10 Mk.) mehr pro Monat.

Nicht allein die Forderung des closed shop war die Ursache des Streiks, in der Hauptsache lagen doch Lohnstreitigkeiten vor, hervorgerufen durch Arbeitgeber, die keiner Arbeitgeberorganisation angehörten und sich infolgedessen auch nicht an die Vereinbarungen gebunden glaubten. Die Regierung ordnete eine Untersuchung über die Ursachen des Streiks an und beauftragte damit Sir Edward Clarke. Es fanden Verhöre der Arbeitgeber und Arbeitnehmer statt, die als Ursachen das ergaben, was hier bereits ausgeführt wurde. Sir Edward Clarke fasste das Verhör in sieben Punkte zusammen, wovon er fünf zugunsten der Arbeiter und nur zwei für die Arbeitgeber entschied.

1. Ist die Beschäftigung von Unorganisierten ein Bruch der Uebereinkunft vom 15. August 1911? Antwort: Nein! (Gegen die Arbeiter.)
2. Ist es ein Bruch der Uebereinkunft vom 23. August 1911, dass an den Wochendampfern weniger bezahlt wird? Antwort: Nein! (Gegen die Arbeiter.)
3. War die Weigerung der Vereinigung der Base im Leichterbetrieb, mit der Arbeiterorganisation über Löhne und Arbeitszeit des Schleppbootpersonals zu verhandeln, berechtigt? Antwort: Nein! (Gegen die Arbeitgeber.)
4. Verletzung des Uebereinkommens durch die Ewerführerbase. (Gegen die Arbeitgeber.)
5. Weigerung gewisser Arbeitgeber, um die Löhne, durch Sir Albert Rollit festgesetzt, zu bezahlen. (Gegen die Arbeitgeber.)
6. Weigerung eines Fuhrwerksbesitzers, nach der Uebereinkunft zu bezahlen. (Gegen die Arbeitgeber.)
7. Dieser Punkt ist von keiner Bedeutung.

Sir Edward Clarke konstatierte also, dass die Arbeitgeber wiederholt den Lohn tarif gebrochen haben und nicht mit den Arbeitern verhandeln wollten. Auf Grund dieser Entscheidung glaubte nun die Regierung den Streikenden und den Arbeitgebern vorzuschlagen, die strittigen Punkte einem Schiedsgericht zu unterbreiten, und ersuchte die Arbeiter um sofortige Wiederaufnahme der Arbeit. Die Streikenden bestanden auf dem closed shop im Londoner Hafen, die Arbeitgeber lehnten jede Verhandlung ab, da nach der Entscheidung des Herrn Clarke die Arbeiter das Uebereinkommen gebrochen hätten, indem sie einen ungesetzlichen Streik proklamierten. Die Vermittlungsversuche der Regierung scheiterten also. Die Regierung versuchte nun die Lebensmittelzufuhr für London sicherzustellen. Riesige Fleischtransporte aus dem Hafen wurden in Begleitung von Polizei den Fleischmärkten Londons zugeführt. Auch stellte sie den Arbeitgebern zur Bewachung des Hafens eine grössere Zahl Polizeimansschaften zur Verfügung. Sie duldeten aber nicht, dass die Arbeitgeber ein Streikbrecher-Logierschiff in den Hafen brachten, da sie gewillt war, sich in diesem Kampfe neutral zu verhalten. Die Starrköpfigkeit der Arbeitgeber trieb nun die Streikleitung zu weiteren Massnahmen. Es tauchte die Idee eines internationalen Boykotts aller von London kommenden Schiffe und die Ausbreitung des Sympathiestreiks auf alle Hafenplätze in England auf. Bezüglich eines internationalen Boykotts entschied die hierfür in Frage kommende Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Federation, nach Rücksprache mit den Organisationen aller in Betracht kommenden Länder, dass ein Boykott zurzeit nicht durchführbar sei. Die Frage des nationalen

Sympathiestreiks wurde auf dem im Juni in London stattgefundenen Jahreskongress der Transportarbeiter-Federation diskutiert. Die Meinungen waren sehr geteilt, und es war keine rechte Stimmung dafür vorhanden, weil die meisten Organisationen in der Provinz mit Tarifverträgen zu rechnen hatten, die sie nicht gewillt waren, so leichter Hand zu brechen. Schliesslich nahm man von einer sofortigen Streikerklärung Abstand und überliess die Frage, ob Streik oder nicht, den Exekutivkomitees der angeschlossenen Organisationen zur Entscheidung. Ein nationaler Sympathiestreik war also in gefährliche Nähe gerückt. Das veranlasste nun die Labour Party und die Regierung, alles aufzubieten, um noch einen Weg zur Verständigung zu finden, damit der nationale Streik vermieden werden konnte. Nach mehreren Aussprachen zwischen Streikenden, Labour Party und Regierung entschied sich der Kongress für folgende Vorschläge:

1. Der Kongress ist mit der Errichtung einer gemeinschaftlichen Kommission (Joint-Board) für den Londoner Hafen einverstanden.
2. Dieser Joint-Board hat aus einer gleichen Anzahl Vertreter der Vereinigten Arbeitgeber und der Nationalen Transportarbeiter-Federation zu bestehen.
3. Der Joint-Board erhält die Vollmacht, Komitees für die einzelnen Branchen zu ernennen, damit diese die Tarife vorberaten, welche dann durch den Joint-Board sanktioniert werden.
4. Der Kongress akzeptiert die Bestimmungen der Brooklands Uebereinkunft im Falle von Konflikten.

Dieses Brookland Agreement sieht im Falle von Konflikten, die zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer entstehen können, einen dreistufigen Instanzenweg vor, der innerhalb 21 Tage zurückgelegt sein muss. Ist dann keine Einigung erzielt, dann bleibt es jeder Partei überlassen, die ihr gut dünkenden Mittel zur Durchführung ihrer Wünsche anzuwenden. Ferner erklärte der Kongress sich bereit, einen Garantiefonds für die Einhaltung der tariflichen Vereinbarungen zu hinterlegen, wenn solches auch seitens der Arbeitgeber geschehe, wobei er natürlich voraussetzte, dass es der Regierung gelänge, alle Arbeitgeber zur Anerkennung der getroffenen tariflichen Vereinbarungen zu zwingen. Die Bekanntmachung dieser Grundsätze durch Lloyd George im House of Commons brachte die ganze öffentliche Meinung auf die Seite der Streikenden. Die Bemühungen der Regierung jedoch, die Arbeitgeber zur Annahme dieser Vorschläge zu bewegen, scheiterten auch in diesem Falle. Darauf wurde der nationale Sympathiestreik erklärt. Der Aufforderung kam man nur in Southampton, Bristol, Swansea, Plymouth und noch einigen anderen Häfen nach. In allen anderen grossen Häfen konnten sich sowohl die Fuhrleute wie die Hafentarbeiter und Seeleute nicht zum Streik entschliessen. Der nationale Sympathiestreik brach nach einigen Tagen vollständig in sich zusammen, weil die Mehrzahl es ablehnte, tarifbrüchig zu werden. Mit Recht, denn der Sympathiestreik hätte kein gutes Ende genommen und alle die im Vorjahre mit so grossen Opfern erkämpften Vorteile wären dann auch zum Teufel gewesen. Ausserdem hätte sich die Zahl der Unterstützungsbedürftigen noch um ein riesiges vermehrt. Zu den 60 000 in London wäre dann noch die Hälfte in der Provinz hinzugekommen. Das wäre nach all den Kämpfen in der letzten Zeit eine kaum zu tragende Belastung für die englischen Organisationen geworden. Nun waren die Streikenden in London wieder auf sich selbst angewiesen. Trotzdem der Streik jetzt schon die fünfte Woche andauerte, war der Zusammenhalt bewundernswert, der beste Beweis für das feste Vertrauen

der Streikenden in den Wert ihrer Organisation. Die Leitung in London versuchte nun die Eisenbahner im Hafendistrikt unter Umgehung der Leitung des Eisenbahnverbandes in den Streik zu ziehen. Hiergegen erliess der Eisenbahnvorstand eine geharnischte Erklärung, und der Versuch fiel ins Wasser. Es lagen mehr denn 200 Dampfer, jeder mit über 5000 Tons, im Londoner Hafen still, also mit über einer Million Schiffstonnage. Ferner lagen 7000 gewöhnliche Ewer, jeder mit mehr denn 100 Tons, und 200 Segelbarken mit je 150 Tons still, was wiederum 1 Million Tonnage macht, so dass also 2 Millionen Tonnage brach lagen, trotzdem nach Angabe der Arbeitgeber 14000 Streikbrecher beschäftigt sein sollten. Dieser Zustand bewies, dass die Streikbrecher nicht im entferntesten der Arbeit gewachsen waren, da es meistens auch Leute waren, die niemals Hafenarbeit verrichtet und niemals die Ladung eines Schiffes verstaут haben. Tatsächlich verliessen die Schiffe den Hafen auch in einem ziemlich verwahten Zustand. Die Hartnäckigkeit der Arbeitgeber bewies, dass sie den Kampf gewollt haben, weil ihnen die Arbeiterorganisationen zu mächtig wurden. Nach dem Kampf im Vorjahre gab es naive englische Führer, die aller Welt verkündeten, jetzt haben wir die Shipping Federation besiegt, seht, sie liegt zertrümmert am Boden. Davon war bei diesem Kampfe, kaum zehn Monate nach der »Zertrümmerung«, nichts mehr zu merken. Die Arbeitgeber standen fest und wollten die bedingungslose Wiederaufnahme der Arbeit, das bedeutete die Schwächung der Federation. Die Streikenden waren mit ihren Forderungen bis auf die Wiedereinstellung der Streikenden und die Anerkennung der Federation herabgegangen. Davon wollten die Arbeitgeber aber nichts wissen und blieben auf ihrer Forderung bestehen: bedingungslose Wiederaufnahme der Arbeit. Ende Juli wurde der Kampf abgebrochen und die Arbeit bedingungslos wieder aufgenommen.

Ende Juli streikten in Norwegen die an den Eisenbahnen beschäftigten Streckenarbeiter, zirka 2000, weil die Eisenbahnverwaltung es ablehnte, mit den Arbeitern, die Forderungen auf höheren Lohn und kürzere Arbeitszeit stellten, zu verhandeln. Die Angelegenheit wurde durch die sozialdemokratische Fraktion zum Gegenstand einer Interpellation im Storting gemacht, und hier wurde dann eine Kommission eingesetzt, welche die Lage der Arbeiter an den Eisenbahnen näher untersuchen sollte. Diese arbeiteten bisher täglich 10 Stunden bei einem Lohn von 30 Oere stündlich. Die Mehrheit der Kommission beschloss, die Arbeitszeit auf 52 Stunden wöchentlich festzusetzen und den Stundenlohn um 2 Oere zu erhöhen, was in Wirklichkeit einer Lohnreduktion von wöchentlich 1 Krone 36 Oere gleichkam. Der sozialdemokratische Vorschlag ging dahin, bei einer täglichen Arbeitszeit von neun Stunden 4 Kronen Lohn zu garantieren. Dieser Antrag wurde abgelehnt und die Arbeiter aufgefordert, die Arbeit wieder aufzunehmen zu dem von der Kommissionsmehrheit gemachten Anerbieten. Natürlich lehnten die Arbeiter dies ab und streikten weiter. Auch die Eisenbahnbeamten drohten mit einem Streik. Ein Kongress hatte sich mit der Lage der unteren Beamten beschäftigt. Schon lange bestand unter ihnen eine Mißstimmung gegen die Verwaltung, die alle bisherigen Forderungen um Verbesserung ihrer Lage unberücksichtigt liess. Eine Forderung, allen unter 2800 Kronen jährlich entlohnten Beamten eine Teuerungszulage von 300 Kronen zu gewähren, was das Budget um jährlich 1.763.000 Kronen belastete, vermodert in der Lohnkommission des Storthings. Deshalb fand der Kongress statt, und man beschloss hinter verschlossenen Türen, in den Streik zu treten, wenn die Verwaltung den

Forderungen der Beamten nicht entgegenkomme. Die Leitung des Verbandes wurde beauftragt, in diesem Falle die Kollektivkündigung der Mitglieder einzureichen mit einer Frist von drei Monaten. Eine Deputation des Kongresses bei dem Minister wurde mit leeren Versprechungen abgespeist und auf das Storthing verwiesen.

Zu gleicher Zeit kam es auch in Liverpool und Birkenhead zu einem allgemeinen Ausstand aller Hafendarbeiter, der sich gegen die sogenannten Clearing Houses und den National Insurance Act richtete.

Gleichfalls streikten die Hafendarbeiter in Varna am Schwarzen Meer.

Am 23. Juli kam es im Hafen von Genua zu einem Generalstreik aller Hafendarbeiter.

Ein Streik der Strassenbahner in Lissabon, an dem sich 1400 Angestellte beteiligten, endete mit einer Niederlage für die Streikenden und der Zertrümmerung ihrer Organisation.

In Zürich kam es zu einem allgemeinen Generalstreik gegen Polizeiwillkür und Ueberschreitung der Gesetze durch die Regierung.

Im September kündigten die Arbeitgeber für den Hafen von Amsterdam eine vom 1. Oktober ab gültige Lohnregelung an. Auch gab es für die Seeleute in Amsterdam, Rotterdam und in Dänemark eine Heuererhöhung.

Im Oktober kam es in Spanien, besonders in Katalonien, zu Arbeitseinstellungen der Eisenbahner. Die Regierung drohte mit einer Mobilisierung der noch in der Reserve und Landwehr militärpflichtigen Eisenbahner. In Barcelona sollen von 7000 ausständigen Eisenbahnern 4000 mobilisiert worden sein.

Am 24. Oktober kam es in sämtlichen italienischen Häfen von einiger Bedeutung seitens der Seeleute zu einer 24stündigen Arbeitsniederlegung. In Genua, Neapel, Venedig, Livorno, Ancona, Ravenna, Bari, Portoferraio, Civitavecchia und noch in anderen Häfen war die Arbeitsenthaltung perfekt. Es wurden überall Massenversammlungen abgehalten, in denen der feste Wille der Seeleute zum Ausdruck kam, das Gesetz zur Verschmelzung der Pensionskassen mit allem Nachdruck zu verlangen. Die Einigkeit und Entschlossenheit der Seeleute machte einen solchen Eindruck auf die Regierung, dass diese bindende Versprechungen gab, Anfang nächsten Jahres eine diesbezügliche Gesetzesvorlage der Kammer zu unterbreiten. Da durch die Solidarität der Seeleute und durch die Erklärungen der Regierung der Zweck des Demonstrationsstreiks vollständig erreicht war, verfügte der Zentralvorstand, dass der Streik statt 48, nur 24 Stunden dauern sollte.

In Norwegen schloss der dortige Matrosen- und Heizerverband eine Anzahl Tarifverträge mit mehreren Schiffahrtsgesellschaften ab, wodurch ohne Streik erhebliche Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen erzielt wurden.

Die Bewegung der Lokomotivführer auf den 52 östlichen Bahnen in den Vereinigten Staaten kam durch eine Vereinbarung mit den Eisenbahngesellschaften zum Abschluss. Die Vereinbarung brachte den Lokomotivführern feste Lohnbezüge.

Auf der Nordostbahn in England entstand Anfang Dezember ein Ausstand, der ganz plötzlich ohne die Zustimmung der Verbandsleitung ausbrach und zur Zeit seiner grössten Ausdehnung 11 000 Mann umfasste. Die Ursache war folgende: Ein alter, unbescholtener Angestellter der Bahn, der 37 Jahre lang stets pünktlich und treu seine Pflicht getan, der 22 Jahre lang den verantwortlichen Posten eines Lokomotivführers von Kohlenzügen bekleidet hatte und bei seinen Kollegen in hohem Ansehen stand, Nicol Knox, wurde am 5. November vor dem Polizeirichter in Newcastle angeklagt, auf der Strasse betrunken gewesen zu sein und sich an zwei Polizisten vergriffen zu haben. Die Zeugen widersprachen sich; doch obwohl der Polizeirichter die Zeugenaussagen auf beiden Seiten als sehr unbefriedigend bezeichnete, verurteilte er Knox zu einer Geldbusse von 5 Schilling. Das Urteil rief allgemeines Erstaunen hervor. Es handelte sich offenbar um einen jener häufigen Fälle, in denen der Kadi der Aussage der Polizisten mehr Glauben schenkt als der gewöhnlichen Bürger. Bald darauf, nachdem die Zeit zur Anmeldung der Berufung verstrichen war, wurde Knox von der Eisenbahndirektion degradiert und an einen Posten gestellt, auf dem er 9 Schilling die Woche weniger verdiente als früher. Knox, der entschieden ableugnete, betrunken gewesen zu sein und der sich als ein Opfer des Irrtums der Justiz fühlte, wollte sich mit dieser Entscheidung nicht zufrieden geben und seine Kollegen standen ihm bei. Diese waren der Meinung, dass es die Eisenbahnverwaltung gar nichts angehe, ob man sich ausserhalb des Dienstes betrinke oder nicht. Ausserdem steckte hinter der grossen Aufregung, die die Angestellten der Nordostbahn ergriffen hatte, ein ganzes System der Drangsalierung und Tyrannei. Durch Massregelungen der beim letzten Streik tätigen Verbandsmitglieder und Schikanen aller Art waren die Angestellten ausserordentlich gereizt worden. Der Fall Knox gab den Anstoss zur Entladung des Gewitters. Die Verbandsleitung lehnte für den Streik der Nordostbahner jede Verantwortung ab, da noch nicht alle friedlichen Mittel in Anwendung gekommen waren, um Knox zu seinem Recht zu verhelfen. Die Gesellschaft hatte von vornherein erklärt, dass sie, wenn der Lokomotivführer Knox sich von der Schuld der »Trunkenheit« reinige, ihn wieder einstellen werde. Knox wandte sich in diesem Sinne an den Minister des Innern. Der Minister beauftragte einen Kommissar des Home office mit der Untersuchung der Frage, ob nun Knox eigentlich betrunken war oder nicht. Obwohl der Richter, der ihn zu 5 sh Geldbusse verurteilt hatte, betont hatte, er hätte ihn freigesprochen, wenn nur der leiseste Zweifel am Tatbestand vorgelegen hätte, kam der Kommissar umgekehrt zu dem Ergebnis, Knox sei »not legally drunken« gewesen, hätte also freigesprochen werden müssen. Darauf trug die Bahngesellschaft kein Bedenken, ihn als Lokomotivführer wieder einzustellen, und ein Kommissar des Board of Trade führte die Einigung mit den Streikenden herbei. Die Grundlage des Friedens war, ausser der Rehabilitierung Knox', die sofortige Wiederaufnahme der Arbeit zu den alten Löhnen unter Verlustgabe des Lohnes für die sechs Streiktage. Ausserdem verpflichteten sich die Arbeiterführer, ihr Aeusserstes zu tun, dass künftig derartige unüberlegte und plötzliche Streiks verhindert würden.

1913.

Das Jahr wurde mit einem Kampf der Londoner Taxameterführer eingeleitet. Am 1. Januar traten sie, 5000 an der Zahl, in den Ausstand. Der Kampf drehte sich um die Forderung der dem Verbandsbesitzer angeschlossenen Gesellschaften, den Kutschern in Zukunft anstatt der

bisher üblichen 8 Pence (68 Pfg.) für die Gallone Benzin (etwa $4\frac{1}{2}$ Liter) einen Schilling und einen Penny (1.10 Mk.), also 5 Pence mehr abzuverlangen. Nach dem bestehenden Vertrag hatten die Gesellschaften zwar ein Recht dazu, den Verkaufspreis des Benzins nach den Marktpreisen zu erhöhen, aber die enorme Preissteigerung der letzten Zeit machte die Durchführung des Vertrages praktisch unmöglich. In England wird der Preis des Benzins von einer grossen Gesellschaft, der Anglo-American Oil Company (hinter der der Standard Oil Trust steckt) festgesetzt; der Handel ist ein Monopol, das aus dem Konsumenten den letzten Heller herauschindet. Es hatten in der letzten Zeit mancherlei Verhandlungen zwischen dem Verbands der Taxameterführer und dem der Taxametergesellschaften stattgefunden, die aber zu keinem Ergebnis führten. Die Arbeiter sagten: Die Frage ist nicht, dass wir den Preis nicht bezahlen wollen, sondern dass wir den Preis wirklich nicht bezahlen können. Die Arbeitgeber bestanden jedoch auf ihr Pfund Fleisch. Im Durchschnitt nimmt eine Londoner Taxameterdroschke am Tage 21 Schilling ein. Davon bleiben dem Führer 5 Schilling und 3 Pence (25 Proz.) plus durchschnittlich 10 Pence für Extragebühren (für Gepäck und für einen dritten und vierten Fahrgast), die er seit dem letzten Streik ganz einsteckt. Aus dieser Nettoeinnahme von 6 Schilling und 1 Penny soll er nun in Zukunft 3 Schilling und 3 Pence für die täglich verbrauchten drei Gallonen Benzin und 9 Pence für verschiedene Stationsgebühren und Kleidungsstücke bezahlen. Es bliebe ihm mithin nur ein Tagelohn von 2 Schilling und 1 Penny (2,12 Mk.); er müsste sich also sein Leben fast ganz durch Trinkgelder verdienen. Schon jetzt nähren sich die Londoner Taxameterführer infolge der grossen Konkurrenz recht kümmerlich und es ist ganz ausgeschlossen, dass sie bei einem Verlust von mehr als einem Drittel ihres festen Einkommens existieren können. Die Abstimmung über die Frage, ob die Arbeiter die Forderung der Arbeitgeber anerkennen sollten oder nicht, ergab folgendes Resultat: Gegen die Forderung 4695, für die Forderung 177. Der Kampf richtete sich nur gegen die grossen verbündeten Gesellschaften, die gegen 5000 Taxameter besitzen. Die kleinen Besitzer mit etwa 1000 Droschken hatten keine Preissteigerung des Benzins vorgenommen. Ihre Taxameter sowie die der 2000 Führer, die ihre eigenen Wagen besitzen, arbeiteten weiter und werden einen gewissen Teil ihrer Einnahmen an die Streikkasse abführen. Die grossen Londoner Taxametergesellschaften sind keine finanziell gesunden Unternehmungen. Sie sind samt und sonders überkapitalisiert und erwarteten nun von ihren Arbeitern, dass diese Dividende für Kapitalien verdienen sollen, die schon längst verloren sind und die man schon längst in den Schornstein hätte schreiben sollen. Der Streik wurde nach elfwöchiger Dauer zugunsten der Ausständigen beendet.

In London und den wichtigsten Häfen Grossbritanniens, wo die Schiffahrtsgesellschaften der Shipping Federation angeschlossen sind, trat eine »freiwillige« Heuererhöhung von 10 sh pro Monat für die Seeleute in Kraft.

In den Unterweserorten wurden 1400 Hochseefischer ausgesperrt.

In Rotterdam kam es zu einem Streik der Fuhrleute, der bis Ende Mai andauerte, dann aber als erfolglos abgebrochen werden musste.

Die Strassenbahner in Chicago, mehr denn 15 000 Mann, drohten mit einem Streik. Es kam zu einer schiedsgerichtlichen Erledigung der Streitfragen. Das Resultat war ein grosser Erfolg für die Organisation der Strassenbahner.

Auch die Heizer der 50 östlich von Chicago und nördlich von Norfolk in Cincinnati gelegenen Eisenbahnen erzielten durch die schiedsrichterliche Erledigung ihrer Forderungen ganz erhebliche Verbesserungen.

Am 18. Januar traten die Schiffskellner und -köche in Triest, die jetzt lokal organisiert sind, in den Ausstand. Nach acht Tagen musste der Streik erfolglos beendet werden.

Am 28. Januar erhielt die Hochbahngesellschaft in Hamburg eine von etwa 200 Angestellten des äusseren Betriebes unterzeichnete Eingabe wegen Lohnerhöhung. Die Direktion empfing eine Anzahl der Angestellten, um ihnen zu erklären, dass sie die Eingabe prüfen und dem Aufsichtsrat Vorschläge machen wolle. Ein endgültiges Resultat könne aber erst Mitte März erwartet werden. Damit erklärten sich die Angestellten nicht einverstanden. Diese Erklärung beantwortete die Direktion mit der sofortigen Entlassung von sieben Angestellten. Der Streik dauerte nur einige Tage. Es wurde eine Verständigung erzielt und die Streikenden nahmen die Arbeit wieder auf.

Nach längeren ergebnislos verlaufenen Verhandlungen traten am 15. Februar die Mannschaften der Dampfer und Kähne der Elbe, Oder und märkischen Wasserstrassen, mit Ausnahme der Kanalschiffahrt, geschlossen in den Streik. Beteiligt waren ca. 10 000 Mann, die sich auf nahezu 1000 Ortschaften, an den Flüssen liegend, verteilen. Der Kampf zog sich bis Ende Mai hin, ohne dass es gelungen wäre, mit den Arbeitgebern zu einer für die Streikenden annehmbaren Verständigung zu kommen. Hierauf wurde der Streik abgebrochen und auf den Abschluss eines Tarifvertrages mit den Arbeitgebern verzichtet.

Ende Februar kam es auf den Svitzerschen Bergungsdampfern in Kopenhagen zu einem Ausstand der Heizer und Matrosen. Am 14. März kam man zu einer Verständigung und Abschluss eines Tarifvertrages.

Am 20. Februar begann das Personal der italienischen Schiffahrtsgesellschaft »Puglia« mit der passiven Resistenz. Die Gesellschaft wurde 22 Tage vollständig lahmgelegt. Nachdem die Gesellschaft eine Lohnerhöhung von insgesamt 100 000 Lire jährlich zugestanden hatte, erfolgte die Wiederaufnahme der Arbeit.

Mitte April traten die Leichterschiffer in Lissabon in den Ausstand, der nach sechswöchiger Dauer durch eine Vereinbarung mit den Arbeitgebern beendet wurde.

Auch in Fiume kam es um dieselbe Zeit zu einem Ausstand der Hafenhilfsarbeiter. Am 20. April musste die Arbeit bedingungslos wieder aufgenommen werden.

Im Mai kam es zu Arbeitseinstellungen der Hafendarbeiter in Braila, Emden und Triest. In Braila, wo der Streik nach 20 Tagen mit Erfolg beendet wurde, streikten alle Hafendarbeiter. Der Streik in Triest dauerte vom 29. Mai bis 2. Juni und endete mit der bedingungslosen Wiederaufnahme der Arbeit. Es waren über 3000 Mann beteiligt. In Emden dauert der Streik noch an.

Am 30. Mai begann ein Streik der italienischen Seeleute bei den von der Regierung subventionierten Linien. Der Streik dauerte bis zum 11. Juni und war ein Protest gegen den von der Regierung vorgelegten Gesetzentwurf bezgl. der Verschmelzung der bestehenden Pensionskassen für die Seeleute, der für die Seeleute eine arge Enttäuschung war.

Zum Schluss hätten wir noch den Streik der Chauffeure und

Droschkenkutscher in Paris zu erwähnen. Der Streik begann am 27. Juni. Beteiligt waren nahezu 12 000 Mann. Der Streik richtete sich gegen eine neue Polizeiverordnung. Nach kurzer Dauer sagte der Polizeipräsident eine Abänderung zu, und damit war auch der Streik beendet.

Wir schliessen hiermit unsre Uebersicht und möchten nur noch hinzufügen, dass wir über alle hier angeführten Kämpfe mehr oder weniger eingehend in unserm »Korrespondenzblatt« und dem »Wochenbericht« berichteten, wozu wir fast ausschliesslich nur die uns zugegangenen Berichte oder Informationen verwandten. Auch über eine grosse Zahl Lohnbewegungen und kleinere Streiks, die in dieser Uebersicht keine Aufnahme finden konnten, haben wir regelmässig Bericht erstattet. Schon die hier gegebene Uebersicht zeigt deutlich, eine wie kampffreie Periode wir hinter uns haben, eine Periode, wie wir sie nie zuvor zu verzeichnen hatten. Die Uebersicht zeigt aber auch, mit welchem Interesse der Zentralrat alle Aktionen in den verschiedenen Ländern verfolgte, nicht nur das, er war in vielen Fällen gezwungen, zu diesen Stellung zu nehmen und Entscheidungen von grosser Wichtigkeit zu treffen. Ueber diese dürfen wir natürlich der Oeffentlichkeit aus leicht begreiflichen Gründen keinen Aufschluss geben. Der Zentralrat hat ohne Voreingenommenheit und ohne nationale Rücksichten alle Fälle geprüft und stets auf Grund der klaren Kongressbeschlüsse seine Entscheidungen gefällt.

Streikbrecher und gelbe Organisationen.

Die vielen wirtschaftlichen Kämpfe der letzten Jahre haben auch ein »Gewerbe« hochgeholfen, das zeitweise wie kein zweites floriert, nämlich der Streikbrecher- und Arbeitswilligenhandel. Das »Gewerbe« blüht in allen Ländern. Waren es früher hauptsächlich die Arbeitgeber, die sich mit dem Menschenhändler abgaben, so sind es in neuerer Zeit besondere »Firmen«, die überall Agenturen haben und ständig über einen Stab gewerbsmässiger Streikbrecher verfügen. In einem Lande ist dieses »System« mehr, in dem andern weniger ausgebildet. Neuerdings scheint es so, als ob in Deutschland die Seelenverkäufer mit ihren »geschäftlichen« Verbindungen allen voran sind, denn es gelang ihnen, bei den Streiks in Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent usw. Hunderte von Arbeitswilligen in den Industriebezirken zu finden und nach dort zu senden. Neben einzelnen Unwissenden handelt es sich bei der Mehrzahl um Personen, die mit voller Absicht den gewerbsmässigen Streikbruch betreiben, um Menschen, denen jeder ehrliche Arbeiter weit aus dem Wege geht. Solches Menschenmaterial findet sich besonders in den Seehafenstädten und in den grossen Industriezentren stets in erschreckender Menge. Den organisierten Arbeitern feindlich gesinnt, beschützt von der Polizei und gewalttätigen Agenten, allezeit sorgsam gegen die organisierten Arbeiter abgesperrt, kann nicht einmal durch einen Versuch erreicht werden, die Arbeitswilligen von ihren Absichten zurückzuhalten. Zur besseren Charakterisierung der gekennzeichneten »Firmen« lassen wir je ein Empfehlungsschreiben aus Deutschland und den Vereinigten Staaten folgen. Das Empfehlungsschreiben einer »Firma« in Hamburg hat folgenden Wortlaut:

Grösstes Bureau Deutschlands für Streikangelegenheiten.

Gegründet 1910.

Bureaustunden von 8 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends.

Sonntags von 9 bis 2 Uhr.

Durch die heutige Lage und das Vorgehen der organisierten Arbeiterschaft sowie dessen Organe hat sich obiges Bureau entschlossen, bei vor-

kommenden Streiks und Aussperrungen den Herren Arbeitgebern Personal in jeder gewünschten Anzahl sofort und in kürzester Zeit unorganisierte Arbeiter und Handwerker jedes Berufs zu stellen.

Das Bureau ist durch viele Verbindungen in der Lage, in zirka 8 Tagen 6000 Leute nach dem In- und Ausland zu liefern, da das Bureau viele Handwerker, als Schlosser, Tischler, Stellmacher und Schmiede, immer an der Hand hat, die auf telegraphische Order sofort abgesandt werden.

In einem Zeitraum von zwei Monaten ist es mir gelungen, 15 Streiks mit 3000 Leuten zur Zufriedenheit zu besetzen. Wo Lohnbewegungen und Streiks ausgebrochen sind, wird obiges Bureau gute Dienste leisten, da Inhaber selbst längere Jahre als Kontrolleur der Arbeitswilligen tätig war.

Es steht den Herren Arbeitgebern ein vollständig vertrauter Beamter zur mündlichen Besprechung zur Verfügung, der auf telegraphisches Verlangen sofort abgesandt wird. Alle Leute, welche obiges Bureau absendet, sind »Nichtverbändler« und bleiben selbstverständlich auch dauernd in Arbeit. Für alle übernommenen Streiks und Sperrn übernehmen wir Garantie, und für Schutz der Leute sorgt obiges Bureau.

Briefliche Auskunft über Streikangelegenheiten kostenlos.

Entfernung kommt nicht in Betracht, da unsere Leute nach dem In- und Ausland vermittelt werden.

Hochachtungsvoll

Kostenloser Arbeitsnachweis
Hamburg — Coburg.

Dem Zirkular, auf dessen Aufschneidereien weiter einzugehen überflüssig ist, wird auch gleich ein »Arbeitsvertrag« beigelegt, der folgende Bestimmungen enthält:

§ 1. Ich trete bei meiner Ankunft bei obiger Firma als in Arbeit und unterwerfe mich dem dort üblichen Lohne und Akkordsätzen.

§ 2. Die Arbeitszeit beträgt . . . Stunden, von . . . Uhr bis . . . Uhr, mit den bisher üblichen Pausen, auch findet an einzelnen Stellen Nacht- und Sonntagsarbeit statt. Im übrigen unterwerfe ich mich der Fabrikordnung, soweit durch gegenwärtigen Vertrag nicht andre Bestimmungen vereinbart.

§ 3. Das durch diesen Vertrag begründete Arbeitsverhältnis kann jederzeit Kündigung beiderseits gelöst werden.

§ 4. Ich bin bei meiner Annahme genau darüber unterrichtet worden, dass bei obiger Firma zurzeit gestreikt resp. ausgesperrt wird.

§ 5. Ich erhalte Logis und Beköstigung auf der Fabrik, wofür mir wöchentlich vom Lohn gekürzt werden.

§ 6. Sollte der Streik resp. die Aussperrung innerhalb acht Tage beendet sein, so gewährt die Firma mir freie Rückreise.

§ 7. Zuständige Gerichtsstelle ist für beide Teile

Hamburg-Coburg, den 191

(Unterschrift des Arbeitnehmers.)

Natürlich ist der »Kostenlose Arbeitsnachweis« nichts weniger als kostenlos. Auf einem weiteren Formular, »Ausweis« betitelt, muss der Arbeitnehmer selbst bescheinigen: Es soll mir abgezogen werden: Gebühr Mk. . . . , Auslagen Mk. . . . , zusammen Mk. Dass die Rausreisser auch im übrigen nichts geschenkt bekommen, zeigt der § 5 der »Arbeitsordnung«, wonach der Betrag für Logis und Beköstigung auf der Fabrik prompt wöchentlich vom Lohn abgezogen wird. Das andre Zirkular einer solchen Seelenverkäuferfirma in New York lautet wie folgt:

Wir brechen Strikes, — Aller Art. — Irgendwo.

Telephon 5458 Rector
Dougherty's Detective Bureau
31 Broadway (Nahe Wall Str.) New York.

Wir liefern: Geheime Kundschafter zur Arbeit in Fabriken, Mühlen, Werken usw., um über die Zustände in den Fabriken zu berichten, über Dieb-

stähle, geplante Streiks, illoyale Angestellte usw. Wir sind so ausgerüstet, dass wir irgendeine Anzahl Streikbrecher bei irgendwelchen Differenzen mit Arbeitern beköstigen und unterbringen können. Wir liefern auch Wächter, um Eigentum zu beschützen, um loyale Arbeiter zu begleiten und zu bewachen und Einschüchterung durch Streiker und durch mit ihnen sympathisierenden Leute von und nach dem Wege zur Arbeit zu verhindern.

Werte Herren!

Wenn Ihre Angestellten als individuelle Arbeiter, gerecht und anständig behandelt, vom Unionismus eingeschüchtert und gezwungen werden, an den Streik zu gehen, wenn sie herumlungern und sich so anstössig aufführen, dass Sie gezwungen sind, sie auszusperrn, so gibt es nur ein Mittel, um solche Schwierigkeiten zu bewältigen. Dieses ist: eine erfahrene Streikbrecher-Agentur zu engagieren, welche mit starken, mutigen Männern unter der Aufsicht von Experten erfolgreich Streiks brechen. Solche Leute liefern wir.

Wir machen Ihnen alle Mitteilungen und beobachten jede Bewegung, ehe Ihr Trubel beginnt, wir stehen Ihnen nach dem Beginn des Kampfes zur Seite und stehen Ihnen bei, bis er zu Ende ist. Alles, was wir verlangen, ist, dass Sie uns sechs bis acht Stunden vor dem Beginn der Differenzen Mitteilung machen, damit wir unsre Leute sammeln, sie ausrüsten und mit den nötigen Vorräten versehen abschicken können.

Infolge der an uns in den letzten zehn Jahren von vielen Klienten, Korporationen, Fabrikanten und Mühlen gestellten Anforderungen haben wir es für notwendig gefunden, den Arbeiter-Geheimdienst zu spezialisieren.

Wir haben daher in jedem Gewerk geschickte Detectives als reguläre Angestellte, die sowohl uns, wie Ihnen oder irgendeinem unser Klienten über die in dem Shop herrschenden Zustände täglich Bericht erstatten.

Wenn Sie zu irgend einer Zeit einen Strike oder Lockout erwarten, so wird es sich für Sie lohnen, uns zu telephonieren oder uns zu schreiben, dass einer von unseren Vertretern bei Ihnen vorspricht, um Ihnen unsere Raten, Methoden u. a. m. mitzuteilen.

Die Folgenden sind einige von denen, für die wir Strikes gebrochen haben und an die wir Sie verweisen:

Firma oder Konzern	Adresse	Kontrakt-Agent	Anzahl von Männern geliefert
Dept. of Street Cleaning .	21 Park Row	Hon. Comm. Edwards	600
N. Y. Gas & Electric Co. .	12 Elm Street	Mr. E. J. Kenny	425
McDermott Milk Co. . . .	125 West 42. Str.	Mr. J. E. Doyle	320
N. Y. Department-Stores .	Ueber ganz New York	Mr. J. J. McGee	297
Upholsterers' Strike . . .	21 West 23. Str.	Mr. J. Neuberger	160
Steele Laundry Co. . . .	Jersey City, N. Y.	Mr. G. Steele	48
Bldg. Trades Empl. Assn. .	34 West 33. Str.	Mr. C. E. Norman	Viele zu verschiedenen Zeiten
American Express Co. . .	48. und Mad. Ave.	Mr. J. E. Loebsten	200
Bottsford, Dickenson Co. .	28. und Broadway	Mr. J. Dickenson	37
Builders' Material Assn. . .	18. Broadways	Mr. W. D. Goss	95
Peck Brothers	Fuss von Ost 48. Str.	Mr. Wm. Peck	49
Vest & Co.	5. Ave. und 34. Str.	Mr. F. Garven	9
Acker, Merrall & Condit .	42. Str.	Mr. Walter Merrall	10

Und viele andere.

Achtungsvoll

Dougherty's Detective Bureau,

Harry V. Dougherty, Leiter.

Dieses sind nur einige Proben aus unserm reichhaltigen Material, aber sie genügen wohl zur Kennzeichnung der Methoden, die in neuerer Zeit zur Nieder-

knüppelung der Arbeiterbewegung von unsern Feinden benutzt werden. Aber noch eine andre Bewegung sucht uns in unserm Streben nach einer Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen aufzuhalten, die gelbe Seuche, welche sich in den letzten Jahren auch unter den Transport- und Verkehrsarbeitern eingeschlichen hat. Zwar hat diese Seuche, die von den sozialpolitischen Giftmischern mit der harmlos klingenden Bezeichnung »wirtschaftsfriedliche« Bewegung bezeichnet wird, noch keine grosse Ausdehnung gewonnen. Meistens wuchert sie nur im Verborgenen, aber sie macht sich sofort bemerkbar, sobald die armen Arbeitgeber mit ihrer Profitsucht ins Gedränge geraten. Näheres über den Umfang der gelben Seuche in den verschiedenen Ländern kann man am besten in den Berichten der Organisationen für 1910—11—12 nachlesen.

Arbeitgeber und Regierungen.

Wir haben wiederholt über die Organisationen der Arbeitgeber in den verschiedenen Ländern berichtet. Neubildungen solcher sind in der Berichtszeit, soweit die Transport- und Verkehrsbetriebe in Frage kommen, nicht entstanden. Wohl haben sich die Arbeitgeber in einzelnen Ländern noch enger zusammengeschlossen und wiederholt hat man sich mit Problemen beschäftigt, z. B. wie man den Arbeitseinstellungen in der Schifffahrt am wirksamsten entgegenzutreten oder wie man am besten die genossenschaftlichen Vereine der Hafentarbeiter in den nordischen Häfen vernichten kann. Letzteres ist den in der Shipping Federation vereinigten Arbeitgebern so ziemlich gelungen. Viele genossenschaftliche Vereine mussten ihre Tätigkeit einstellen, weil es den Schiffsführern streng untersagt war, besonders in Schweden und Finnland, ihre Schiffe von den kooperativen Vereinigungen der Hafentarbeiter laden oder löschen zu lassen. Zu dieser Verrichtung hat die Shipping Federation ganz bestimmte Stauerfirmen eingesetzt, an die sich die Arbeiter schliesslich halten mussten, wollten sie überhaupt Beschäftigung im Hafen erhalten. Dafür gehen diese Arbeiter nun aber auch ganz in ihrer Gewerkschaft auf, so dass die Arbeitgeber doch nicht zum Ziele kommen werden, da die Gewerkschaft den Kampf weiterführt. Bezüglich des zuerst genannten Problems tauchte wiederholt die Idee auf, dass die Reedereien auch einmal zum Mittel des Streiks greifen und ihre Schiffe aufliegen müssten, wenn die Arbeiter mit ihren Forderungen kein Mass halten könnten. Dieses Mittel wurde im Dezember 1906 von den italienischen Reedern, die über 400 Dampfer verfügten, mit vollem Erfolg angewandt. Nun möchten einzelne Reeder es damit auch einmal international versuchen. Natürlich hat das seine grossen Schwierigkeiten. Immerhin haben die grossen Schifffahrtsgesellschaften bei wirtschaftlichen Kämpfen stets die Unterstützung der Regierungen. Das ist bei den Kämpfen der letzten Zeit wohl am deutlichsten in Frankreich zum Ausdruck gekommen. Auch die deutsche Regierung hat sich im Mai 1911 damit beschäftigt, für den Fall eines allgemeinen Seemannsstreiks sofort die Marinereserven einzuberufen und durch Inanspruchnahme der Kaiserlichen Marine den Schifffahrtsbetrieb der wichtigsten Linien sicherzustellen. Hierzu kam es aber in Deutschland infolge des friedlichen Verlaufs der Lohnbewegungen nicht. Aber abgesehen hiervon, es macht sich tatsächlich in den letzten Jahren das Bestreben in verschiedenen Ländern mehr und mehr geltend, durch gesetzliche Massnahmen oder administrative Verordnungen die Arbeiter und Angestellten in den Verkehrsbetrieben ihrer Rechte zu berauben. Es wird ihnen das Streikrecht abgesprochen, und kommt es wirklich zum Streik, dann droht ihnen in

vielen Ländern die Militarisierung. Die Beispiele in Spanien, Oesterreich und Süddeutschland sind wohl noch in aller Erinnerung. Wir sollten diesen Bestrebungen der Regierungen unsere grösste Aufmerksamkeit schenken.

Die Entwicklung der Organisationen in den verschiedenen Ländern.

Ohne ausführlich auf die Organisationsverhältnisse der Transport- und Verkehrsarbeiter einzugehen, möchten wir nur auf Neubildungen und Veränderungen Bezug nehmen, die hier und da im Laufe der Berichtsperiode stattgefunden haben. Da ist zunächst die geradezu grossartige Entwicklung der Eisenbahner-Organisation in Spanien zu erwähnen. Diese Organisation hat in der ganz kurzen Zeit ihres Bestehens über 70 000 Mitglieder erreicht. Ferner entstand an der atlantischen Küste der Vereinigten Staaten eine Bewegung für den Zusammenschluss aller Gruppen Hafentarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter. Es waren das Gruppen, die den der American Federation of Labor angeschlossenen nationalen Verbänden bereits angehörten und welche in Gross-Newyork ein Kartell unter dem Namen Waterfront Federation bildeten zu dem Zweck, alle Bewegungen gemeinschaftlich zu beraten und durchzuführen. Zweifellos war die Absicht gut, aber die gute Absicht führte auf Abwege; es machte sich nämlich innerhalb der Waterfront Federation eine Strömung bemerkbar, die auf ein Selbständigmachen hinzielte. Es kam auch zur Gründung einer Transportarbeiter Federation, jedoch von diesem Augenblick an forderten die nationalen Organisationen ihre Gruppen auf, sofort aus der Federation auszutreten, welcher Aufforderung alle mit einigen Ausnahmen nachkamen. Inzwischen hatte sich die Federation auf syndikalistisch-anarchistische Grundlage gestellt. Heute hat die Federation jede Bedeutung verloren. Eine ähnliche Organisation bildete sich auch in Schweden unter den Hafen- und Transportarbeitern. Ihre Mitgliederzahl ist ganz unbedeutend. Grosse Erfolge und eine gute Entwicklung hat auch die Organisation der Seeleute in Italien zu verzeichnen. Diese hat sich von ihrer Niederlage im Jahre 1906/07 vollständig erholt. Eine separatistische Eisenbahner-Organisation entstand in Böhmen und in Frankreich. In letzterem Lande ist Le Guennic der Führer der separatistischen Gruppe, der Veranlasser des so elend verunglückten letzten französischen Eisenbahnerstreiks. Die Eisenbahner in Böhmen trennten sich aus chauvinistisch-egoistischen Gründen von der nationalen Organisation (Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein). Versuche zu einer Einigung waren bisher erfolglos. Dagegen scheint eine Einigung zwischen den verschiedenen Eisenbahner-Organisationen in Italien bevorzustehen. Dieselben Versuche werden auch in Argentinien gemacht, zunächst unter den Eisenbahnern, mit der Absicht, später einen allgemeinen Verband der Transport- und Verkehrsarbeiter zu bilden. Dieser Verband soll sich dann der I.T.F. anschliessen. Ein Zusammenschluss der Hafentarbeiter, Seeleute, Strassenbahner, Fuhrleute usw. in den Vereinigten Staaten zu einem sogenannten Transportation Department der American Federation of Labor scheiterte vorläufig an dem Widerspruch der Seeleute. In Grossbritannien kam es zu einem Zusammenschluss der genannten Gruppen in der National Transport Workers Federation mit zusammen 200 000 Mitgliedern. Einige dieser Federation angeschlossenen Organisationen, wie die Sailors' and Firemen's Union, die Dockers Unions in London und Liverpool, die Union der

Köche und Stewards in Liverpool, die Union der Fuhrleute in London u. a., hatten während der Bewegung im Jahre 1911 einen grossen Mitgliederzuwachs zu verzeichnen. Die Mitgliederzunahme erreichte für alle der Federation angeschlossenen Organisationen nahezu 100 000. Auch die Eisenbahner-Organisationen nahmen rapide an Mitgliedern zu. Erwähnenswert ist noch die Gründung des Schottischen Hafentarbeiterverbandes mit Sitz in Glasgow. Dieser Verband gehört der Federation auch an. Leider kostete der unglücklich verlaufene Londoner Streik der Federation etwa 50 000 Mitglieder. Jetzt wird dieser Verlust allmählich wieder eingeholt. Sehr bemerkenswert ist der dortige Zusammenschluss der Eisenbahner mit jetzt über 200 000 Mitgliedern in der National Union of Railwaymen. Auch in Norwegen kam es nach Ueberwindung mancher Schwierigkeiten zu einem Zusammenschluss der beiden vor einigen Jahren noch bestehenden seemannischen Organisationen. Dass es überhaupt Schwierigkeiten zu überwinden gab, lag daran, dass die Kameraden Furuseth und Wilson ganz unnötigerweise der einen Organisation attestierten, nur sie sei die einzige Seemannsorganisation in Schweden und nur sie sei von den übrigen Organisationen als die allein richtige anzuerkennen. Die Entwicklung hat auf das Attest von Wilson und Furuseth keine Rücksicht genommen, aber dem Zentralrat, der vom Kopenhagener Kongress mit dem Versuch einer Verständigung zwischen den beiden Organisationen beauftragt war, hat es grosse Schwierigkeiten bereitet. Schliesslich kam aber doch die Einheitsorganisation unter den Seeleuten in Norwegen zustande und ihr Nutzen machte sich bald in der erfolgreichen Durchführung verschiedener umfangreicher Lohnbewegungen bemerkbar. Nur in Dänemark gelang ein Zusammenschluss des Verbandes der Schiffsheizer und der Matrosen noch nicht, obgleich wiederholt der Versuch dazu gemacht wurde. In Holland schloss sich die Seefischervereinigung »Vrede en Welfaart« der Niederländischen Seemannsvereinigung »Volharding« an. Ein Versuch in Frankreich, dort ein allgemeines Kartell der Transport- und Verkehrsarbeiter zu bilden, scheiterte vorläufig noch an dem Widerstand der Eisenbahner und Transportarbeiter. Dagegen kam zwischen den Hafentarbeitern und Seeleuten ein Kartell zustande (Interfederation), das den Zweck hat, alle Aktionen gemeinschaftlich zu beraten und durchzuführen. Schliesslich sei noch auf die Bildung eines Landesverbandes der Transportarbeiter in Ungarn und Rumänien hingewiesen, sowie auf die Gründung eines Landesverbandes für Hafentarbeiter und für Strassenbahner in Italien. Eine Einheitsorganisation für Hafentarbeiter, Seeleute und Fuhrleute wurde auch in Finnland geschaffen. Gleichfalls wird eine solche in Australien angestrebt, wo sich die Hafentarbeiter, Seeleute, Schiffsmaschinisten, Stewards und Köche, Fuhrleute usw. mit dem Zusammenschluss beschäftigen, der bereits durch die Diskussion des Einheitsstatuts in den verschiedenen örtlichen Abteilungen eingeleitet worden ist. In Südafrika soll auch von den bereits bestehenden Verbänden ein allgemeiner Transportarbeiterverband gebildet werden. Die Vorarbeiten dazu sind schon im Gange. Nach längeren Versuchen wird es nun auch endlich in Belgien zu einem Zusammenschluss der Seeleute, Hafentarbeiter und Transportarbeiter kommen. Und wenn nicht alles trägt, so beginnen jetzt auch die Hafentarbeiter und Seearbeiter in Spanien einzusehen, dass sie jetzt wieder etwas für einen Zusammenschluss tun müssen. Von Barcelona aus erging in allerletzter Zeit ein Aufruf zur Bildung eines Landesverbandes, der vor fünf Jahren bereits bestand, aber durch die damalige Leitung in Barcelona

zugrunde gewirtschaftet wurde. Von in letzter Zeit gegründeten separatistischen Verbänden sind noch zu erwähnen: der Verband der Seeleute in Southampton und Glasgow (genannt British Seafarers Union), der Verein der Stewards und Köche in Cardiff, der Verband der Eisenbahner in Irland, der Verband der Transportarbeiter in Irland (Sekretär Larkin), der Verband der Lokomotivführer der Staatsbahn in Schweden und die Sailors' and Firemen's Union of the Atlantic (Sekretär Bodine). Alle diese Verbände haben wenig Bedeutung erlangt. Zum Schluss möchten wir noch auf unsre Bemühungen, eine Verständigung zwischen den beiden Verbänden der Hafentarbeiter und denen der Seeleute in Holland herbeizuführen, eingehen. Hierzu war der Zentralrat vom Kopenhagener Kongress beauftragt worden. In einigen Konferenzen hat der Zentralrat auch versucht, die bestehenden Differenzen auszugleichen, aber alle Bemühungen waren vergeblich. Die Vertreter der beiden Hafentarbeiterverbände erklärten, dass die prinzipiellen Differenzen doch derart seien, dass man an einen Ausgleich der Auffassung über die Organisationsform und Taktik und deshalb an ein gedeihliches Zusammenarbeiten nicht denken könne. Nach dieser bestimmten Erklärung musste der Versuch einer Verständigung zwischen den beiden Verbänden der Hafentarbeiter als gescheitert betrachtet werden. Dagegen erklärten die Vertreter der beiden Seemannsverbände, dass die prinzipiellen Gegensätze nicht so gross seien, dass sie nicht bei einigem guten Willen überbrückt werden könnten. Nur gegen die Person Brautigams wurden von der Gegenseite Einwendungen erhoben, der sich aber bereit erklärte, sich einem Schiedsgericht zu unterwerfen. Das Schiedsgericht wurde bestimmt. Inzwischen sollten alle persönlichen Angriffe ruhen. Dieses Versprechen wurde aber bald von dritter Seite gebrochen, denn v. d. Berg veröffentlichte einen heftigen Artikel über Brautigam, der später in Flugblattform unter den Seeleuten Verbreitung fand. Ferner wurde von Markman im Auftrage seines Vorstandes über die Zusammensetzung des Schiedsgerichts Protest erhoben. Diesen Protest konnte der Zentralrat nicht als berechtigt anerkennen, vielmehr gewann er die Ueberzeugung, dass damit nur eine Verzögerung der Entscheidung bezweckt werden sollte. Zu allem Ueberfluss begann der Seemannsbund, bevor die Entscheidung gefallen war, eine Aktion im Rotterdamer Hafen, für den »Volharding« einen Tarifvertrag abgeschlossen hatte. »Volharding« betrachtete diese Aktion als eine feindliche Kundgebung des Seemannsbundes und erklärte, dass, wenn dieser die Lohnbewegung nicht unterlasse, solange die Einigungsverhandlungen schwebten, der Vorstand auf weitere Bemühungen des Zentralrats in der Verständigungsaktion verzichten müsse. Der Zentralrat suchte weiter zu vermitteln und vor allen Dingen den Seemannsbund zu veranlassen, solange die Einigungsverhandlungen nicht erledigt seien, mit der Aktion im Rotterdamer Hafen zu warten. Dazu konnte sich der Seemannsbund aber nicht verstehen und nun erklärte der Zentralrat, auch er sei nun zu der Ueberzeugung gekommen, dass weitere Bemühungen in der Verständigungsaktion zwischen den beiden Seemannsverbänden zwecklos seien. Viel Zeit, verbunden mit erheblichen Unkosten, waren umsonst geopfert worden. Unter den Eisenbahnern kam es auch zu tiefgehenden Meinungsverschiedenheiten, die schliesslich so weit führten, dass sich einzelne Gruppen von der Niederländischen Vereinigung lösten, oppositionelle Mitglieder wurden ausgeschlossen, und von diesen, der sogenannten Minorität, ein Fachblatt herausgegeben. Die Minorität hatte sich an den Zentralrat um Ver-

mittlung gewandt, aber als dieser sah, dass sich dieselbe zum offenen Disziplinbruch bekannte, da lehnte er es ab, ihr auf diesem Wege zu folgen. Schliesslich kam auch ohne weitere Vermittlung von dritter Seite eine Versöhnung zustande. Heute steht die Vereinigung wieder geschlossen da.

Die Entwicklung der I. T. F.

In unserm letzten Tätigkeitsbericht, den wir dem VII. internationalen Kongress in Kopenhagen vorlegten, konnten wir mitteilen, dass die I.T.F. am 1. Juli 1910 42 Organisationen mit 467 918 Mitgliedern in 16 Ländern zählte. Heute, am 1. Juli 1913, zählt die I.T.F. 50 Organisationen mit 881 950 Mitgliedern in 18 Ländern. Die Mitgliederzahl der I.T.F. ist also um 414 032 gestiegen, hat sich also in der Berichtsperiode beinahe verdoppelt. In Wirklichkeit zählen alle die der I.T.F. angeschlossenen Organisationen über 1 000 000 Mitglieder. So sind die Eisenbahner in Spanien in unsrer Aufstellung mit 40 000 Mitgliedern aufgeführt, in Wirklichkeit haben sie 70 000; die Hafendarbeiter in Liverpool stehen nur mit 20 000 verzeichnet, aber in ihren offiziellen Berichten geben sie 50 000 an; die Sailors' and Firemen's Union in Grossbritannien gibt 40 000 an, hat aber durchschnittlich über 50 000; die Hafendarbeiter und Seeleute in den Vereinigten Staaten haben in unsrer Aufstellung zusammen 30 000, in Wirklichkeit erreichen sie 50 000. Schon dieser kurze Auszug ergibt ein Mehr von 90 000. Alle Organisationen sollten ihrer wirklichen Mitgliederzahl entsprechend auch ihre statutarischen Pflichten der I.T.F. gegenüber erfüllen.

In der Berichtsperiode haben sich 16 Organisationen mit 246 734 Mitgliedern der I.T.F. angeschlossen. Hiervon waren 19 570 schon angeschlossen.

Ausgeschlossen sind zwei Organisationen mit zusammen 2800 Mitgliedern. Die grössere Organisation hiervon mit 2500 Mitgliedern löste sich auf.

Namen der angeschlossenen Organisationen	Mitglieder	
	1910	1913
1. Deutscher Transportarbeiter-Verband (Transportarbeiter, Hafendarbeiter, Seeleute, Eisenbahner, Strassenbahner usw.)	118416	231359
2. National Union of Railwaymen of England, Ireland, Scotland and Wales	73500	180000
3. Nat. Transp. Workers' Federation of Great Britain	—	159306
— Amalg. Gen. Warehouse Workers' Union	3000	
— Amalg. Protective Union of Engine Drivers usw.	500	
— Amalgamated Society of Watermen, Lighthouse-men and Bargemen	4500	
— Amalg. Stevedores' Lab. Protect. League	7000	
— Dock, Wharf, Riverside and General Workers Union	28000	6570
— General Labourers' Amalgam. Union	200	
— Hull Seamen and Marine Firemen's Assoc.	1400	
— Labour Protection League	2000	
— Liverpool South- and Coalheavers' Assoc.	320	
— National Union of Vehicle Workers	5700	
— Mersey River and Canal Watermen's Assoc.	200	
— Mersey Quay and Railway Carters' Union	5500	

Namen der angeschlossenen Organisationen	Mitglieder	
	1910	1913
— National Amalgamated Labourers' Union	3000	
— National Amalg. Union of Enginemen usw.	2500	
— National Amalgamated Union of Labour	5500	
— National Sailors' and Firemen's Union	40000	
— National Union of Dock Labourers	20000	13000
— Nat. Union of Gasworkers' a. Gen. Lab.	8000	
— Nat. Union of Cooks a. Stewards usw.	6000	
— Scottish Union of Dock Labourers	5000	
— United Carters' Association of England	5000	
— United Order of General Labourers	1800	
— North of Scotland Horse and Motormen's Association	1500	
— Amalgamated Society of Salt Workers usw.	800	
— United Society of Boiler Scalers	350	
— Upper Mersey Watermen's a. Porters Ass.	986	
— Weaver Watermen's Association	350	
— National Union of Ships' Clerks, usw.	200	
4. Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschafts-Verein der Eisenbahner in Oesterreich	55838	54630
5. Federacion Nacional de Ferrovianos Españoles	—	40000
6. Sindacato Ferrovieri Italiani	30000	25000
7. Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer de France et des Colonies	48300	22000
8. Svenska Järnvägsmannaförbundet	27820	21000
9. Internat. Longshoremen's Association of America	15000	15000
10. International Seamen's Union of America	15000	15000
11. Fédérat. Nation. des Moyens de Transp. de France	—	15000
12. Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports, Manouvriers de France et d'Algérie	8000	14300
13. Arbeiter-Union Schweizer Transportanstalten	—	12000
14. Verband der Handels-, Transport- und Verkehrs-Arbeiter und -Arbeiterinnen Oesterreichs	9500	10000
15. Fédération Nationale Unions professionnelles des Machinistes et Chauffeurs de Belgique	7000	7000
16. Svenska Transportarbetareförbundet	11000	6000
17. Dansk Jernbaneforbund	4958	5158
18. Federaz. Nazion. dei Lavoratori del Mare Italiani	—	5000
19. Dockwerkersbond »Willen is Kunnen«, Antwerpen	1350	4578
20. Landesverband der Eisenbahner in Ungarn	—	4000
21. Fédération Nat. des Syndic. Maritimes de France	—	3248
22. Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel	2000	2500
23. Fédération des Voies et Travaux de l'Etat Belge	2500	
24. Union des Travailleurs des Chemins de Fer en Bulgarie	2400	2000
25. Algemeene Nederlandsche Zeemannsbond	1200	2075
26. Suomen Kuljetustyöntekijäin liitto (Transportarbeiterverband zu Wasser und Land in Finnland)	2000	2000

Namen der angeschlossenen Organisationen	Mitglieder	
	1910	1913
27. Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark	1800	1800
28. Lokomotivführerverein in Böhmen	1200	1600
29. Centrale Bond van Transport- en Havenarbeiders in Nederland	—	1600
30. Norsk Matros- og Fyrbøter-Union	600	1500
31. Belgische Zeemansbond	300	1500
32. Norsk Havne- og Transportarbeider-Forbund	1200	1400
33. Nederlandsche Bond van Arbeiders in het Handels- en Transportbedrijf te Land	600	1200
34. Sömändenes Forbund i Danmark	1200	1200
35. Verb. der Handels- und Transportarbeiter in der Schweiz	1200	1200
36. Transportarbeiterverband in Bulgarien	—	1100
37. Bond van Machinisten en Stokers in Nederland	—	1080
38. Union centr. Belge des Ouvriers du Transp. par terre	—	1000
39. Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkers-Bond	800	1000
40. Verband der Bosnien-Herzegowina Eisenbahner	—	1000
41. Verband der Transportarbeiter in Rumänien	—	1000
42. Nederlandsche Zeemansvereening »Volharding«	—	1000
43. Associação de Classe dos Conductores e Guardafreios da Viação Lisbonense	500	500
44. Dokwerkers-Vereeninging te Gent	700	500
45. Verband der Flösser in Böhmen	500	500
46. Verband der Transportarbeiter in Ungarn	1000	500
47. Associação de Classe Uniao dos Trabalhadores Fluviás do Porto e Gaya	366	336
48. Società dei Braccianti di Fiume	50	330
49. Association Générale des Ouvriers Soigneurs et Conducteurs de Chevaux de Verviers et Environs	300	—
50. Club fra Macchinisti Marittimi di Fiume	250	250
51. Verband der Transportarbeiter in Kroatien-Slawonien	—	200
52. Sociedad del Personal de Fondas de Mar y Tierra »La Union« en Cadiz	—	200
	467918	881950

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

3. National Transport Workers Federation of G. B.
5. Federacion Nacional de Ferrovianos Españoles.
11. Federation Nationale d. Moyens d. Transport de France.
13. Arbeiter-Union Schweizer Transportanstalten.
18. Federaz. Naz. dei Lavoratori del Mare Italiani.
20. Landesverband der Eisenbahnarbeiter in Ungarn.
21. Féd. Nat. des Syndicats Maritimes de France.
29. Centr. Bond v. Transport- en Havenarbeiders in Nederland.
36. Transportarbeiterverband in Bulgarien.
37. Bond van Machinisten en Stokers in Nederland.
38. Union centr. Belge des Ouvriers du Transport par terre.
40. Verband der Bosnien-Herzegowina Eisenbahner.

- 41. Verband der Transportarbeiter in Rumänien.
- 42. Nederlandsche Zeemansvereniging »Volharding«.
- 51. Verband der Transportarbeiter in Kroatien-Slavonien.
- 52. Sociedad del Personal de Fondas de Mar y Tierra »La Union« en Cadiz.

Ausgeschieden sind in der Berichtsperiode:

- 23. Féd. des Voies et Travaux de l'Etat Belge (Aufgelöst).
- 49. Ass. Gén. d. Ouvr. Soigneurs et Conducteurs de Chevaux de Verviers (Beitragszahlung eingestellt).

Nach Ländern verteilen sich die Organisationen wie folgt:

1. Amerika (Vereinigte Staaten).

International Longshoremen's Association of America	15000	
International Seamen's Union of America	15000	30000

2. Belgien.

Belgische Zeemansbond	1500	
Dokwerkersbond »Willen is Kunnen«, Antwerpen	4578	
Union centrale Belge des Ouvriers du Transport par terre	1000	
Fédération Nationale des Unions professionnelles des Machinistes et Chauffeurs de Belgique	7000	
Dokwerkers-Vereeniging te Gent	500	14578

3. Bulgarien.

Union des Travailleurs des Chemins de Fer en Bulgarie	2300	
Transportarbeiterverband in Bulgarien	1100	3400

4. Dänemark.

Dansk Jernbaneforbund	5158	
Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark	1800	
Sömändenes Forbund i Danmark	1200	8158

5. Deutschland.

Deutscher Transportarbeiterverband (Transportarbeiter, Hafen- arbeiter, Seeleute, Eisenbahner, Strassenbahner usw.)		231359
--	--	--------

6 England.

National Transport Workers' Federation of Great Britain	159306	
National Union of Railwaymen	180000	339306

7. Finnland.

Transportarbeiterverband		2000
------------------------------------	--	------

8. Frankreich.

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes de France	3248	
Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports, Manouvriers et Manutentionnaires en Marchandises de France et d'Algérie	14300	
Fédération Nationale des Moyens de Transports de France	15000	
Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer de France et des Colonies	22000	54548

9. Italien.

Sindacato Ferrovieri Italiani	25000	
Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare Italiani	5000	30000

10. Niederlande.

Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel	2500	
Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkers-Bond	1000	
Algemeene Nederlandsche Zeemansbond	2075	
Nederlandsche Bond van Arbeiders in het Handels- en Transport- bedrijf te Land	1200	
Bond van Machinisten en Stokers in Nederland	1080	
Centrale Bond van Transport- en Havenarbeiders in Nederland	1600	
Nederlandsche Zeemansvereeniging »Volharding«	1000	10455

11. Norwegen.

Norsk Havne- og Transportarbeider-Forbund	1400	
Norsk Matros- og Fyrböter-Union	1500	2900

12. Oesterreich.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisen- bahner für Oesterreich	54630	
Verband der Handels-, Transport- und Verkehrs-Arbeiter und -Arbeiterinnen Oesterreichs	10000	
Lokomotivführerverein in Böhmen	1600	
Verband der Flösser in Böhmen	500	
Verband der Bosnien-Herzegowina Eisenbahner	1000	67730

13. Portugal.

Associação de Classe dos Conductores e Guardafreios da Viação Lisbonense	500	
Associação de Classe Uniao dos Trabalhadores Fluviás do Porto e Gaya	336	836

14. Rumänien.

Verband der Transportarbeiter in Rumänien		1000
---	--	------

15. Schweden.

Svenska Järnvägsmannaförbundet	21000	
Svenska Transportarbetareförbundet	6000	27000

16. Schweiz.

Arbeiter-Union Schweizer Transportanstalten	12000	
Verband der Handels- und Transportarbeiter in der Schweiz	1200	13200

17. Spanien.

Federacion Nacional de Ferroviarios Españoles	40000	
Sociedad del Personal de Fondas de Mar y Tierra »La Union« en Cadiz	200	40200

18. Ungarn.

Landesverband der Eisenbahnarbeiter in Ungarn	4000	
Verband der Transportarbeiter in Ungarn	500	
Societa dei Braccianti di Fiume	330	
Club fra Macchinisti Marittimi di Fiume	250	
Verband der Transportarbeiter in Kroatien-Slawonien	200	5280
		<hr/>
		Summa 881950

Diese 881 950 Mitglieder verteilen sich auf folgende Gruppen:

Eisenbahner.	
Belgien	7000
Bulgarien	2300
Dänemark	5158
England	180000
Frankreich	22000
Italien	25000
Niederlande	2500
Oesterreich	57230
Schweden	21000
Schweiz	12000
Spanien	40 000
Ungarn	4000
	<hr/>
	(1910: 266516) 378188

Strassenbahner, Fuhrleute und andere Transportarbeiter.	
Belgien	1000
Bulgarien	1100
Deutschland	177856
England	33950
Frankreich	15000
Niederlande	1200
Oesterreich	8500
Portugal	500
Schweiz	1200
Ungarn	700
	<hr/>
	(1910: 89016) 241006

Hafenarbeiter, Binnenschiffer und Flösser.	
Amerika	15000
Belgien	5078
Deutschland	41503
England	77756
Finnland	2000
Frankreich	14300
Niederlande	3680
Norwegen	1400
Oesterreich	1500
Portugal	336
Rumänien	1000
Schweden	6000
Ungarn	330
	<hr/>
	(1910: 84536) 169883

Seeleute.	
Amerika	15000
Belgien	1500
Dänemark	3000
Deutschland	12000
England	47600
Frankreich	3248
Italien	5000
Niederlande	3075
Norwegen	1500
Oesterreich	500
Spanien	200
Ungarn	250
	<hr/>
	(1910: 27850) 92873

Ein Vergleich der Gruppen mit den Ziffern der früheren Berichtsperiode ergibt eine riesige Zunahme bei den Seeleuten, Transportarbeitern und Hafenarbeitern. Diese Gruppen haben sich verdoppelt und verdreifacht. Trotzdem bilden die Eisenbahner noch immer die stärkste Gruppe in der I. T. F.

Die Kassenübersicht umfasst die Zeit vom 1. Juli 1910 bis 1. Januar 1913. Ueber die Einnahmen und Ausgaben informieren folgende periodisch veröffentlichte Abrechnungen:

Einnahmen und Ausgaben für das zweite Halbjahr 1910.**Einnahmen.**

Kassenbestand am 1. Juli 1910	Mk. 6668.02
Amalg. Society of Railway Servants	» 1467.02
Alg. Nederlandsche Zeemansbond	» 72.—
Int'l. Seamen's Union of America	» 480.—
Synd. Nat. d. Trav. d. Chemins de Fer	» 1108.86
Int'l. Longshoremen's Ass. of America	» 220.80
Harbour Workers' Union of Finland	» 120.—
Uniao dos Trab. Fluviäs do Porto e Gaya	» 41.16
Deutscher Transportarbeiterverband	» 2757.80
Norsk Matros- og Fyrböter-Union	» 18.—
Dansk Jernbaneforbund	» 102.74
Rechtsschutz- u. Gewerkschaftsverein d. Eisenbahner in Oesterreich	» 1116.76
Sailors' and Firemen's Union of Great Britain	» 304.95
Dockersbond »Willen is Kunnen« in Antwerpen	» 80.64
Verein der Flösser in Böhmen	» 15.—
Verband Schweizer Transportarbeiter	» 36.—
Belgischer Seemanns-Verband	» 18.—
Ass. G. d. Ouvr. Soigneurs et Cond. d. Chev. Verviers	» 12.—
Verband Schweizer Eisenbahn-Werkstättenarbeiter	» 40.—
Svenska Järnvägsmannaforbundet	» 462.—
Svenska Transportarbetareförbundet	» 360.—
Darlehn zurück von Seeleuten in Italien	» 804.—
Für Lichtenlage, Gardinen usw. in Hamburg erhalten	» 15.—
Für die französischen Eisenbahner gingen ein:	
Nederl. Scheeps- en Bootwerkersbond	» 20.—
Transportarbeiterverband in Oesterreich	» 170.14
Verband Schweizer Transportarbeiter	» 40.—
Sindacato Ferrovieri Italiani	» 402.95
Ass. G. d. Ouvr. Soig. et Cond. d. Chev. Verviers	» 8.—
Union of Stewards, Bakers etc. in England	» 22.44
Club fra Macchinisti Marittimi i Fiume	» 35.—
Deutscher Transportarbeiterverband	» 1000.—
Verein böhmischer Lokomotivführer	» 84.94
Dock, Wharf, Riverside and G. W. U. of England	» 204.—
Norsk Havne- og Transportarb.-Forbund	» 169.13
Alg. Nederl. Zeemansbond	» 169.50
Svenska Transportarbetareförbundet	» 200.—
»Inscrits Maritimes« in Marseille	» 8.06
	<hr/>
	Mk. 18855.09

Ausgaben.

Für Uebersetzungen in Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch	Mk. 2169.09
Für »K.-Bl.« Nr. 1 und 2 1910 sowie kleine Drucksachen	» 4354.70
Für Kongress in Kopenhagen, Konferenzen in Antwerpen und Amsterdam, Sitzungen des Zentralrats usw.	» 3226.83

Für Bureau-Material und -Bedarf	Mk.	384.60
Für den Umzug von Hamburg nach Berlin, Miete, Telephon, Reinigung	»	981.45
Für Abonnements, Bücher, Honorar und Versicherung	»	523.17
Für Depeschen	»	22.15
Für Aushilfe im Bureau II. Halbjahr	»	156.—
Für Porto im II. Halbjahr	»	340.34
Für Gehalt des Sekretärs im II. Halbjahr	»	1665.—
Für die französischen Eisenbahner	»	2179.27
Kassenbestand am 1. Januar 1911	»	2852.49
		<hr/>
	Mk.	18855.09

Einnahmen und Ausgaben für das erste Halbjahr 1911.

Einnahmen.

Kassenbestand am 1. Januar 1911	Mk.	2852.49
Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland and Wales	»	1467.02
Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschafts-Verein der Eisen- bahner in Oesterreich	»	1353.38
Lokomotivführerverein in Böhmen	»	90.02
Dansk Jernbaneforbund	»	103.16
Associação de Classe dos Conductores e Guardafreios da Viação Lisbonense	»	60.—
Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports, Manouvriers etc. de France et d'Algérie	»	241.93
International Longshoremen Association of America	»	451.07
Deutscher Transportarbeiter-Verband	»	3488.90
Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel	»	75.—
Fédération Nationale des Syndicats des Maritimes de France	»	48.22
Norsk Havne- og Transportarbeider Forbund	»	73.20
Dokwerkers Vereeniging van Gent	»	40.32
Sömändenes Forbund i Danmark	»	35.85
Algemeene Nederlandsche Zeemansbond	»	36.—
Norsk Matros- og Fyrböter-Union	»	28.50
Dock, Wharf, Riverside and General Workers' Union of Great Britain and Ireland	»	418.96
Sindacato Ferrovieri Italiani	»	965.55
Nederlandsche Bond van Arbeiders in het Handels- en Transport- bedrijf te Land	»	18.—
Verband der Handels-, Transport- und Verkehrs-Arbeiter und -Arbeiterinnen Oesterreichs	»	712.50
Societa dei Braccianti di Fiume	»	19.80
Eisenbahner in Deutschland	»	300.—
Union des Travailleurs des Chemins de Fer en Bulgarie	»	140.80
Transportarbeiterverband in Bulgarien	»	15.—
Für die französischen Eisenbahner gingen ein:		
Chambre Syndicale des Maitres d'Hôtel et Garçons Navigateurs de Marseille	»	8.05

Union Professionnelle des Hommes de Métiers de l'Etat Belge . . .	Mk.	161.29
Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employees of America	»	209.21
Harbor and Water Traffic Workingmen's Union of Finland . . .	»	121.07
Verband schweizer. Strassenbahner	»	192.61
Victorian Railways Union	»	204.80
Fédération des Voies et Travaux de l'Etat Belge	»	139.69
Schweizer Zugpersonal-Verein	»	1118.—
Svenska Lokomotivmannaförbund	»	222.22
Sociedad »La Fraternidad« de Maquinistas y Foguistas de Loko- motoras in Argentina	»	162.—
Verband schweizer. Eisenbahn-Werkstättenarbeiter	»	340.—
Für die französischen Hafendarbeiter gingen ein:		
Transportarbeiterverband in Bulgarien	»	24.—
Dock, Wharf, Riverside and General Workers' Union of Great Britain and Ireland	»	204.—
		Mk. 15842.62

Ausgaben.

Für Uebersetzungen in Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch	Mk.	1297.28
Für »K.-Bl.« Nr. 3, 1910 und andre Drucksachen	»	4435.75
Für Konferenzen in Antwerpen, Brüssel, London und Sitzungen des Zentralrats usw.	»	1010.65
Für Bureauaterial und -bedarf	»	597.50
Für Abonnements, Bücher, Honorar, Versicherung usw.	»	519.29
Für die Eisenbahner in Frankreich	»	1000.—
Für Depeschen im ersten Halbjahr 1911	»	119.30
Für Aushilfe im Bureau im ersten Halbjahr 1911	»	278.50
Für Porto im ersten Halbjahr 1911	»	890.14
Für Gehalt des Sekretärs im ersten Halbjahr 1911	»	1665.—
Kassenbestand am 1. Juli 1911	»	4029.21
		Mk. 15842.62

Einnahmen und Ausgaben für das zweite Halbjahr 1911.

Einnahmen.

Kassenbestand am 1. Juli 1911	Mk.	4029.21
Svenska Järnvägsmannaforbund	»	310.—
Rechtsschutz- und Gewerkschafts-Verein der Eisenbahner in Oester- reich	»	2385.—
Amalgamated Society of Railway Servants of Great Britain . . .	»	1466.70
Verband der Hafendarbeiter in Rumänien	»	40.—
Verband der Hafendarbeiter in Finnland	»	120.—
Sindacato Ferroviaria in Italien	»	483.80
Federaz. Nazionale dei Lavoratori del Mare in Italien	»	321.—
National Sailors' and Firemen's Union of Great Britain	»	613.—
Jernbaneforbund in Dänemark	»	160.98

Transportarbeiter-Verband in Bulgarien	Mk.	33.08
Norsk Matros- og Fyrböter-Union	»	22.50
Transportarbeiter-Verband in Belgien	»	20.16
Transportarbeiter-Verband in Deutschland	»	3740.—
Inscrits Maritimes in Frankreich	»	144.79
Seemanns-Bund in Belgien	»	52.50
Algemeene Nederlandsche Zeemansbond	»	36.—
Eisenbahn-Werkstättenarbeiter-Verband in der Schweiz	»	40.40

Für die Seeleute gingen ein:

Transportarbeiter in Deutschland	»	5000.—
Seeleute in Havre	»	40.32
Seeleute in Norwegen	»	100.—
Transportarbeiter in Oesterreich	»	425.35
Transportarbeiter in Bulgarien	»	20.—
Transportarbeiter in der Schweiz	»	40.—
Maschinisten und Heizer in Holland	»	42.—
Hafenarbeiter in Bilbao	»	37.02
Eisenbahn-Werkstättenarbeiter in der Schweiz	»	80.80
Eisenbahner in Italien	»	241.55
Lokomotivführer in Böhmen	»	25.47
Eisenbahner in Portugal	»	40.60
Hafenarbeiter in Finnland	»	121.07
Strassenbahner in der Schweiz	»	36.—
Eisenbahner in Victoria	»	205.20

Für die Eisenbahner in Frankreich gingen ein:

Eisenbahner in Oesterreich	»	1927.03
--------------------------------------	---	---------

Mk. 22401.53

Ausgaben.

Für Uebersetzungen in Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch	Mk.	2947.90
Für »Korresp.-Blatt« Nr. 3 1910 (Englisch und Französisch)	»	1076.70
Für Kongresse und Konferenzen	»	994.40
Für Bureauaterial und -bedarf	»	132.90
Für Bureauimiete (III. u. IV. 1910 und 1911)	»	450.—
Für Abonnements, Bücher, Honorar und Versicherung	»	426.26
Für Auslagen des Sekretärs bei Anwesenheit ausländischer Studien- komitees in Deutschland	»	361.—
Für Depeschen und Telegramm-Adresse	»	79.50
Für Porto und Bestellgeld im 2. Halbjahr	»	405.96
Für Aushilfe im Bureau im 2. Halbjahr	»	133.—
Für Gehalt des Sekretärs im 2. Halbjahr	»	1665.—
Für Unterstützung an holländische Eisenbahner	»	204.—
Für Unterstützung an die streikenden Seeleute	»	5726.87
Kassenbestand am 1. Januar 1912	»	7798.04

Mk. 22401.53

Einnahmen und Ausgaben für das erste Halbjahr 1912.**Einnahmen.**

Kassenbestand am 1. Januar 1912	Mk.	7798.04
Sailors' and Firemen's Union of Great Britain	»	461.35
Fed. Nat. des Ports, Docks etc. de France	»	1327.90
Sömändenes Forbund i Danmark	»	35.85
Sindacato Ferroviario in Italien	»	835.—
Transportarbeiter-Verband in Bulgarien	»	54.75
Söfyrbödernes Forbund i Danmark	»	224.08
Norsk Havne- og Transportarbeiderforbund	»	84.—
Nederl. Scheeps- en Bootwerkersbond	»	108.—
Norsk Matros- og Fyrböter-Union	»	67.50
Dokersbond »Willen is Kunnen« in Antwerpen	»	108.87
Féd. d. Voies et Travaux de l'Etat Belge	»	96.77
Dokwerkers-Vereeniging in Gent	»	28.22
Verband der Flösser in Böhmen	»	30.—
Verband der Transportarbeiter in der Schweiz	»	72.—
Svenska Transportarbetareförbundet	»	246.—
Verband der Maschinisten und Heizer in Niederland	»	76.10
Union des Travailleurs des Chemins de Fer de Bulgarie	»	120.—
International Longshoremen's Association of America	»	900.62
Dock, Wharf, Riverside and G. W. U. of Great Britain	»	1712.92
Sociedad »La Union Ferroviaria« in Spanien	»	1195.50
Transportarbeiter-Verband in Oesterreich	»	508.—
Transportarbeiter-Verband in Deutschland	»	4204.—
Svenska Jarnvägsmannaförbundet	»	210.—
Amalgamated Society of Railway Servants of Great Britain	»	733.20
Allg. Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner in Oesterreich	»	819.45
Dansk Jernbaneforbund	»	161.64
Nederl. Bond van Arbeiders in het Transportbedrijf	»	33.25
Algemeene Nederlandsche Zeemansbond	»	45.—

Mk. 22298.01

Ausgaben.

Für Uebersetzungen in Englisch, Französisch, Spanisch, Italienisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch	Mk.	1575.58
Für Drucksachen usw.	»	2192.40
Für Kongresse, Konferenzen und Sitzungen	»	1652.77
Für Bureauaterial und -bedarf	»	532.25
Für Abonnements, Bücher, Honorar und Versicherung	»	714.22
Unterstützung an die Hafnarbeiter in Gent	»	100.13
Für Depeschen im 1. Halbjahr	»	85.25
Für Porto im 1. Halbjahr	»	713.94
Für Aushilfe im 1. Halbjahr	»	238.50
Für Gehalt des Sekretärs im 1. Halbjahr	»	1665.—
Kassenbestand am 1. Juli 1912	»	12827.97

Mk. 22298.01

Einnahmen und Ausgaben für das zweite Halbjahr 1912.**Einnahmen.**

Kassenbestand am 1. Juli 1912	Mk. 12827.97
Rechtsschutz- und Gewerkschafts-Verein der Eisenbahner in Oesterreich	» 2458.35
Inscrits Maritimes in France	» 96.53
Hafenarbeiter in Porto and Gaya	» 57.84
Hafenarbeiter in Fiume	» 16.20
Int'l Seamen's Union of America	» 1446.02
Federacion del Ferroviana en España	» 1225.—
Svenska Järnvägsmannaförbundet	» 630.—
Landesverband der Eisenbahner in Hungary	» 120.—
Verband der Eisenbahner in Bosnien-Herzegowina	» 30.—
Dansk Jernbaneforbund	» 163.41
Sindacato Ferroviario in Italy	» 750.—
Verband der Hafenarbeiter in Rumania	» 60.—
Niederländischer Seemannsbund »Volharding«	» 12.—
Verband der Flösser in Böhmen	» 30.—
Allgemeiner Niederländischer Seemannsbund	» 45.—
Deutscher Transportarbeiter-Verband	» 2334.—
Sailors' and Firemen's Union of Great Britain	» 1346.40
Norsk Matros- og. Fyrböter-Union	» 67.50
Hafenarbeiterbund »Willen is Kunnen«, Antwerp	» 369.19
Nationale Transportarbeiter Federation of Great Britain	» 1020.50
Amalg. Society of Railway Servants of Great Britain	» 2201.15
	<hr/>
	Mk. 27307.06

Ausgaben.

Uebersetzungen in Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Schwedisch und Dänisch	Mk. 2531.88
Drucksachen usw.	» 6753.95
Kongresse, Konferenzen und Sitzungen	» 121.12
Bureaumaterial und -bedarf	» 443.90
Abonnements, Bücher, Honorar und Versicherung	» 1406.40
Telegrammadresse	» 30.—
Depeschen im 2. Halbjahr 1912	» 14.85
Aushilfe im 2. Halbjahr 1912	» 291.—
Porto im 2. Halbjahr 1912	» 999.89
Gehalt im 2. Halbjahr 1912	» 1695.—
Kassenbestand am 1. Januar 1913	» 13019.07
	<hr/>
	Mk. 27307.06

Die Total-Einnahme inkl Kassenbestand vom 1. Juli 1910 bis 1. Januar 1913 betrug für diese Periode **79 196.60 Mark**, die Total-Ausgabe **66 177.53 Mark**, so dass am 1. Januar 1913 ein Kassenbestand von **13 019.07 Mark** verblieb. In der Total-Einnahme sind 13 723.52 Mk. freiwillige Unterstützungen für Streiks und Aussperrungen enthalten. Die Kassenbücher wurden von den Revisoren des öfteren revidiert und stets in Ordnung gefunden. Im Anschluss hieran wollen wir noch eine Uebersicht bezügl.

des Anteils der einzelnen Länder an den Einnahmen in den Jahren 1910, 1911 und 1912 geben. Zu den Einnahmen des internationalen Sekretariats trugen bei:

	1910	1911	1912	Summa
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1. Deutschland	6914.—	12528.90	6538.—	25980.90
2. England	2942.46	4169.68	7475.52	14587.66
3. Oesterreich	2535.22	6918.75	3875.80	13329.77
4. Amerika	3249.03	660.28	2346.64	6255.95
5. Italien	1047.90	2011.90	1585.—	4644.80
6. Frankreich	1237.88	483.32	1424.43	3145.63
7. Schweden	1300.20	532.22	1086.—	2918.42
8. Spanien	—	37.02	2420.50	2457.52
9. Schweiz	116.—	1547.81	72.—	1735.81
10. Belgien	219.45	413.96	603.05	1236.46
11. Dänemark	237.75	299.99	584.98	1122.72
12. Holland	389.50	207.—	319.35	915.85
13. Norwegen	254.90	224.20	219.—	698.10
14. Bulgarien	95.80	232.88	174.75	503.43
15. Finnland	120.—	362.14	—	482.14
16. Australien	—	410.—	—	410.—
17. Ungarn	87.24	19.80	136.20	243.24
18. Portugal	41.16	100.60	57.84	199.60
19. Argentinien	—	162.—	—	162.—
20. Rumänien	—	40.—	60.—	100.—

Agitation und Organisation.

An Bemühungen, die noch abseits stehenden Organisationen zum Anschluss an die I. T. F. zu bewegen, hat es der Zentralrat in der Berichtsperiode nicht fehlen lassen. Diese Bemühungen hatten teilweise Erfolg, wie ja auch aus den vielen Anschlüssen in der Berichtsperiode hervorgeht, andererseits führten sie zu festeren Verbindungen mit Organisationen in Australien, Süd-Afrika, Argentinien, Brasilien, Portugal, Canada und den Vereinigten Staaten. In allernächster Zeit werden diese Bemühungen durch weitere Anschlüsse gekrönt werden. Der Zentralrat hatte auch eine Konferenz mit Vertretern der belgischen Eisenbahner in Brüssel, die auf Grund einer raffinierten Verordnung daran gehindert sind, eine Einheitsorganisation für alle Eisenbahner zu schaffen. Eine Organisation, die uns bereits angeschlossen war, löste sich lieber auf, als sich der ministeriellen Verordnung zu unterwerfen. Ueber die Beschlüsse der Konferenz können wir aus bestimmten Gründen keine Mitteilungen machen. Ferner beschäftigte sich der Zentralrat mit der Organisierung der Seeleute in Schweden. Die Organisationsverhältnisse unter den Seeleuten in diesem Lande sind ziemlich verfahren, weshalb sich der Zentralrat auch nicht entschliessen konnte, als von der Sektionsleitung der Seeleute ein Ansuchen um ein grösseres Darlehen gestellt wurde, diesem Folge zu leisten, da für dessen richtige Verwendung keine Gewähr gegeben war. Zunächst haben ja auch noch die gewerkschaftliche Landeszentrale für Schweden und der Transportarbeiterverband in dieser Angelegenheit ein Wort mitzureden; anscheinend wollte die Sektionsleitung der Seeleute diese ausschalten, als sie sich direkt an den Zentralrat wandte.

Ueber die Form und den Ausbau der Organisationen sind auf den Kongressen wiederholt Beschlüsse gefasst worden, so in Paris, Mailand und Wien,

besonders soweit die Eisenbahner in Frage kommen. Der Kongress in Kopenhagen beauftragte den Zentralrat, dem ein seemännischer Beirat zur Seite gestellt wurde, auf Grund der Wiener Kongressbeschlüsse eine Grundlage für den Ausbau der seemännischen Organisationen in nationaler und internationaler Beziehung zu schaffen. Eine Konferenz im November 1910 in Antwerpen beschäftigte sich mit dieser Angelegenheit und nahm folgendes Programm für den Auf- und Ausbau der seemännischen Organisationen an:

Die Organisation der seemännischen Arbeiter muss in jedem Lande einheitlich sein und auf dem Boden der klassenbewussten Arbeiterbewegung stehen. Sie muss vorläufig ihren mächtigen Gegnern gegenüber auf national-zentralistischer Basis, alle Seeleute ohne Unterschied der Charge umfassend, aufgebaut sein. Das ist die Form, die am geeignetsten ist, Vorteile zu erringen und den Schiffsherren ein Gegengewicht zu bieten. Da die Organisationen der seemännischen Arbeiter aus eigener Kraft den wirtschaftlichen und politischen Kampf nur unter grossen Schwierigkeiten führen können, so empfiehlt es sich, sich der Internationalen Transportarbeiter-Federation und der allgemeinen Arbeiterbewegung ihres Landes anzuschliessen, d. h. den gewerkschaftlichen Landeszentralen. Weiter ist es Pflicht aller nationalen Organisationen der seemännischen Arbeiter über den Rahmen ihrer Organisation hinaus solche internationalen Organisationsbestrebungen und Abmachungen zu unterstützen, die getroffen werden, um die Organisation und Agitation unter den Seeleuten zu fördern, in Not befindliche organisierte Seeleute zu unterstützen und ihnen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Die Beiträge der seemännischen Organisationen müssen so hoch sein, dass neben der Einführung von Unterstützungseinrichtungen ein genügender Kampffonds angesammelt werden kann, aus dem die Mittel zur Führung der eigenen wirtschaftlichen Kämpfe und der Propaganda zu bestreiten sind.

Unterstützungseinrichtungen bilden ein vorzügliches Bindemittel der Mitglieder an ihre Organisation. Es empfiehlt sich deshalb für alle seemännischen Organisationen die Einführung der verschiedensten Unterstützungseinrichtungen.

Als ein Mittel zur Aufklärung und Bildung der Mitglieder hat die Fachzeitung zu dienen. Jede seemännische Organisation sollte eine Fachzeitung in kürzeren Zwischenräumen herausgeben. Die Fachzeitung hat neben Artikeln über berufliche, wirtschaftliche und politische Fragen auch solche internationalen Charakters zu bringen. Ganz besonderer Wert ist auf die ausführliche und schnelle Berichterstattung über berufliche Kämpfe der Seeleute und verwandten Berufsgenossen zu legen.

Die Agitation muss auf internationaler Basis und frei von allen nationalen Sonderinteressen getrieben und geleitet werden. Von Zeit zu Zeit sind internationale Manifeste in allen modernen Sprachen nach vorheriger Verständigung des Internationalen Sekretariats mit den seemännischen Organisationen in allen erreichbaren Hafenorten an die einheimischen, fremdsprachigen und farbigen Schiffsmannschaften zu verteilen. Die Deckung der Unkosten geschieht durch die seemännischen Organisationen entsprechend ihrem prozentualen Stärkeverhältnis. In solchen grossen Hafenorten, wo die am Orte befindliche Organisation so schwach ist, dass sie die Interessen der fremdländischen Seeleute nicht mit wahren kann, empfiehlt sich eine Verständigung der beteiligten Organisationen zwecks gemeinschaftlicher Anstellung eines Beamten und Errichtung eines Internationalen Seemannsbureaus. Die Anordnungen hierzu gehen nach gemeinschaftlicher Prüfung von der Zentralleitung der I. T. F. aus.

Alle seemännischen Organisationen sind verpflichtet, unter sich und mit dem Internationalen Sekretariat in ständiger Fühlung zu bleiben, statistische Erhebungen aller Art zu pflegen, notwendiges Material und die Fachorgane gegenseitig auszutauschen, sowie in allen Fragen, die das Interesse der seemännischen Arbeiter berühren, sich gegenseitig hilfreich beizustehen.

Um der Fluktuation in den seemännischen Organisationen vorzubeugen, wie auch den organisierten Schiffsmannschaften in fremden Häfen einen wirk-

samen Schutz bei Rechtsstreitigkeiten und in unverschuldeten Notfällen durch die dortige Organisation zu gewährleisten, ist ein Ausweis und ein Reglement zu schaffen, wodurch eine internationale Regelung dieser Materie erfolgen kann. Der Ausweis besteht in einer internationalen Kontrollkarte mit anhängendem Reglement.

Es wurde gleichzeitig eine Kontrollkarte mit einem Reglement ausgearbeitet und am 1. Juli 1912 in Kraft gesetzt. Diese Kontrollkarte wurde in 80 000 Exemplaren an die der I. T. F. angeschlossenen seemännischen Organisationen, die sich auf zwölf Länder erstrecken, verteilt. Das Reglement hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Diese Kontrollkarte dient als Ausweis über die Zugehörigkeit zur I. T. F. und ist alljährlich auszuwechseln.

§ 2. Die Kontrollkarte ist ständig mitzuführen und auf Verlangen den Vertrauensleuten der angeschlossenen Organisationen vorzuzeigen. Es ist Pflicht des Mitgliedes, dafür zu sorgen, dass die Abstempelung der Kontrollkarte sich stets im Einklang befindet mit den in seinem Mitgliedsbuche oder seiner Karte quittierten Beiträgen.

§ 3. Inhaber ist verpflichtet, wenn er über sechs Monate auf einem Schiffe mit fremder Flagge fährt, zu der Organisation des Landes der betreffenden Flagge überzutreten, wenn die Organisation der I. T. F. abgeschlossen ist.

§ 4. Der Uebertritt erfolgt ohne Eintrittsgeld. Die in der alten Organisation geleisteten Beiträge werden nach den Beiträgen umgerechnet, die in der Organisation gelten, zu welcher der Uebertritt erfolgt. Nach dieser Umrechnung sind die Unterstützungsansprüche festzustellen.

§ 5. Etwaige noch an die alte Organisation zu zahlende Beiträge sind beim Uebertritt an die neue Organisation nachzubezahlen.

§ 6. Von dem Uebertritt und der Nachzahlung restierender Beiträge ist der Zentrale der alten Organisation sofort Mitteilung zu machen. Der Mitteilung ist das alte Buch oder die Mitgliedskarte beizufügen.

§ 7. Jedes Mitglied, welches seine Beiträge bezahlt und sich im Besitz einer gültigen Kontrollkarte befindet, hat Anspruch auf Unterstützung bei Rechtsstreitigkeiten und in solchen Notfällen, die ohne sein Verschulden entstanden sind. In Orten, wo sich eine der I. T. F. angeschlossene Organisation befindet, kann der Rechtsanspruch geprüft und erledigt werden.

§ 8. Für die entstehenden Unkosten haftet die zuständige Organisation.

Die praktische Anwendung dieses Reglements führte in Antwerpen zu Unzuträglichkeiten zwischen der belgischen, englischen und deutschen Organisation. Es entstanden Grenzstreitigkeiten, besonders zwischen der belgischen und englischen Seemanns-Organisation, die schliesslich auf einer Konferenz mit Hinzuziehung der deutschen Organisation geregelt werden sollten. Zu einer Regelung kam es nicht, sondern der Zentralrat wurde beauftragt, eine Vorlage zur Regelung der Grenzstreitigkeiten auszuarbeiten, die dann einer nochmals einzuberufenden Konferenz vorgelegt werden sollte. Diese Konferenz fand am 25. April 1913 in Brüssel statt. Die Vorlage hat folgenden Wortlaut:

a) Vergleichserklärung zur Schlichtung der internationalen Grenzstreitigkeiten in Antwerpen.

Der Zentralrat schlägt folgenden Vergleich mit der Massgabe vor, dass er seinem örtlichen Charakter entsprechend nur für Antwerpen und für die der I. T. F. angeschlossenen seemännischen Organisationen Gültigkeit hat.

1. Für Antwerpen und sein Hafengebiet sind alle der I. T. F. angeschlossenen seemännischen Landesorganisationen zuständig, deren Landesflagge in Antwerpen nicht nur vorübergehend oder in Einzelfällen, sondern ständig verkehrt.

2. Die belgische Seemannsorganisation ist für alle Schiffsmannschaften zuständig, die auf Schiffen unter belgischer Flagge fahren, einerlei, ob sie in Belgien beheimatet oder Eigentum einer fremdländischen Reederei sind. Ausserdem ist die belgische Organisation auch für sämtliche Mannschaften der von Antwerpen aus fahrenden Red-Star-Dampfer und der von dieser Reederei etwa gecharterten Schiffe zuständig, einerlei unter welcher Flagge sie fahren.

3. Für die in Antwerpen verkehrenden unorganisierten Seeleute ist die seemännische Organisation ihres Heimatlandes zu ihrer Aufnahme berechtigt, solange sie ohne Schiff sind. Besteht eine Vertretung der zuständigen Organisation in Antwerpen nicht, dann sind diese Seeleute auch der belgischen Organisation zuzuführen.

4. Für unorganisierte angemusterte Seeleute aller Nationen ist in Antwerpen die für die Landesflagge ihres Schiffes zuständige seemännische Organisation ausschliesslich zur Aufnahme berechtigt.

5. Für alle in Antwerpen verkehrenden organisierten Seeleute aller Nationen sind im Falle des erwünschten oder erforderlichen Uebertrittes von einer seemännischen Organisation zur andern die streng zu beachtenden Bestimmungen des § 3 des internationalen Reglements (Kontrollkarte) massgebend.

Durch vorstehende Vereinbarung wird der Organisationsstand bis zum Tage des Inkrafttretens nicht berührt.

b) Reglement für das internationale seemännische Kartell in Antwerpen.

§ 1. Die in Antwerpen ihren Sitz habenden Vertretungen der der I. T. F. angeschlossenen seemännischen Landesorganisationen bilden in Gemeinschaft mit dem belgischen Seemannsverband ein Kartell, das sich nur auf Antwerpen erstreckt.

§ 2. Dieses seemännische Kartell hat den Zweck, je nach Bedarf gemeinsame Aussprachen der für Antwerpen zuständigen seemännischen Vertreter über Fragen der Agitation, Organisation und etwaiger wirtschaftlicher Kämpfe herbeizuführen. Auch ist es Aufgabe des Kartells, gemeinsam Massnahmen zur Förderung der Agitation zu treffen und in sonstiger Hinsicht die Interessen der Seeleute zu vertreten.

§ 3. An den Sitzungen des Kartells nehmen für jede zuständige Organisation in der Regel je zwei Vertreter teil.

Den Vorsitz in den Kartellsitzungen führt der belgische Organisationsvertreter, der auch die Sitzungen nach Bedarf einzuberufen hat.

§ 4. In Fragen organisatorischer Natur oder Fragen, die auf Lohnbewegungen und Streiks Bezug haben, unterliegen die Anregungen oder zu treffenden Massnahmen des Kartells der Zustimmung der interessierten Zentralvorstände.

§ 5. Erwachsen dem Kartell aus der Erfüllung seiner Aufgaben Unkosten, so sind diese gemeinsam zu tragen und durch Umlageverfahren aufzubringen.

§ 6. Das Kartell ist verpflichtet, den beteiligten Zentralvorständen in dringenden Fällen sofort, im übrigen quartaliter über seine Tätigkeit schriftlich Bericht zu erstatten.

Die Vertreter der belgischen Organisation lehnten einen Vergleich in dieser Form ab, da sie sich mit den Grundsätzen nicht einverstanden erklären konnten, während die Vertreter von Deutschland und England erklärten, dass nur auf dieser Grundlage eine Vereinbarung möglich sei. Die Konferenz verlief resultatlos. Trotz der ganz bestimmten Erklärung der englischen Vertreter, keine Vereinbarung mit der belgischen Organisation einzugehen, die nicht das in der Vorlage des Zentralrats niedergelegte internationale Prinzip enthalte, schlossen sie doch eine Vereinbarung mit der belgischen Organisation ab, schalteten die deutsche Organisation dabei aus und gaben die vom Zentralrat aufgestellten

prinzipiellen Grundsätze vollständig preis. Diese Vereinbarung wurde von Wilson mit unterzeichnet. Ein solches Verhalten muss ganz entschieden missbilligt werden.

Statistik, Informationen, Publikationen.

Die Pflege der Statistik ist vom Sekretariat auch in der Berichtsperiode nicht vernachlässigt worden, wie die vielen zum Teil sehr umfangreichen Tabellen, veröffentlicht im »Korrespondenzblatt« der I. T. F., beweisen. Leider finden wir bei derartigen nützlichen und notwendigen Arbeiten nicht überall die gleiche Unterstützung, weil es Organisationsleitungen gibt, die solche Arbeiten für höchst überflüssig halten. Meistens liegt es aber daran, dass diese Organisationen sehr unvollständig sind, sich nur auf einen Teil der Arbeiten beschränken, die eine zu allen Zeiten aktions- und kampffähige Organisation unbedingt leisten muss, sowohl auf administrativem wie auf statistischem Gebiete. Erfreulicherweise schwindet die Abneigung gegen statistische Arbeiten in neuerer Zeit etwas, so dass es uns möglich sein wird, noch vor Schluss des Jahres eine vollständige Uebersicht der numerischen und finanziellen Stärke, der Einrichtungen und Erfolge aller im Verkehrs- und Transportgewerbe existierenden Arbeiter-Organisationen vorlegen zu können.

Nicht minder beschäftigen uns die vielen Wünsche um Auskunft in Fragen über Lohn- und Arbeitsverhältnisse, Versicherungs-Einrichtungen usw. So wurde u. a. Auskunft verlangt über das Akkordsystem in den Eisenbahnwerkstätten, über die verschiedenen Pensionssysteme der Eisenbahnen, Nebenbezüge der Eisenbahner, Gehaltsverhältnisse der Strassenbahner, Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Hafendarbeiter und Seelente usw. Betreffs der Hafendarbeiter gelangte im April 1912 folgendes Schriftstück in allen Sprachen zur Versendung:

Zu einer Darstellung der Verhältnisse der Hafendarbeiter in den verschiedenen Ländern gebrauche ich dringend alle jetzt gültigen Tarife. Bitte mir diese in zwei oder drei Exemplaren zuzusenden.

Da die Tarife meistens nur die Arbeitszeit und Löhne einzelner Kategorien regeln, dieses aber für eine Darstellung im obigen Sinne nicht genügt, so ersuche ich freundlichst um einige Erläuterungen, und zwar müssen sich diese beziehen auf:

a) Löhne. Ob per Stunde, per Tag oder Stücklohn. Ob höher oder niedriger als früher. Zahlungsmethode. Welcher durchschnittliche Jahreslohn kann erlangt werden, wenn jede Arbeitszeit regelmässig gearbeitet wird? Wie hoch ist der tatsächliche durchschnittliche Jahreslohn?

b) Arbeitszeit. Dauer eines regelmässigen Tagewerks. Sonntagsarbeit. Ueberzeit. Unregelmässige Arbeitszeit. Durchschnittszahl der wöchentlichen Arbeitstage.

c) Arbeitsplätze. Art der Lade- und Löschvorrichtungen, ob Hand- oder Maschinenbetrieb, nach der alten Methode oder der modernsten Betriebsart. Bitte dieses ausführlich zu schildern, und sollten photographische Aufnahmen darüber vorhanden sein, mir solche zuzusenden.

d) Unfallverhütungs-Vorrichtungen und Art der vor kommenden Unglücksfälle nebst Ursachen. In welcher Weise und durch wen wird die erste Hilfe bei Unglücksfällen geleistet?

e) Speisesäle, Warteräume, Waschvorrichtungen, Trinkwasseranlagen, Aborte usw.

f) Trinkgelder. Mehr oder weniger denn in andern Berufen.

g) Das Leben der Hafendarbeiter zu Hause. Lebensmittelpreise am Orte. Kaufen die Hafendarbeiter bei Krämern oder in Konsumvereinen? Wohnungsmieten. Wieviel Räumlichkeiten dafür? Wohnen die Hafendarbeiter in der Nähe ihrer Arbeitsstätte oder weit entfernt? Müssen sie

in diesem Falle die Strassen- oder Eisenbahn benutzen? Wie hoch beläuft sich das Fahrgeld pro Jahr? Können die Hafendarbeiter etwas Landwirtschaft nebenbei betreiben?

h) Zahl der Beschäftigten, feste, lose oder Akkordarbeiter? Davon organisiert? Arbeitgeber. Sind diese auch organisiert? Wie ist das Verhältnis zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern? Bestehen Einrichtungen zur Schlichtung von Streitigkeiten? zur Annahme von Arbeitern usw.? Wie funktionieren diese Arbeitsnachweise? Wie geschieht überhaupt die Annahme der Arbeiter? Ist sonst noch etwas von Wichtigkeit für diese Erhebung mitzuteilen?

Die Darstellung über die Verhältnisse der Hafendarbeiter muss sich auf sämtliche im Hafen beschäftigten Kategorien erstrecken.

Für die Seeleute kam im März 1912 folgendes Schreiben zur Versendung:

Wiederholt haben wir bei verschiedenen Gelegenheiten das Fehlen einer internationalen Uebersicht der seemännischen Heuern aller Länder schmerzlich vermissen müssen. Es fehlt bis jetzt eine Gesamtdarstellung. Wohl haben wir in den letzten fünf Jahren viel Material gesammelt, aber es weist doch noch zu viele Lücken auf, sodass es bei Vergleichen nicht recht ausreicht. Dieser Mangel muss im eigenen Interesse der Organisationsleitungen der Seeleute selbst möglichst schnell beseitigt werden. Schon im vergangenen Jahre wollten wir diese Arbeit in Angriff nehmen, aber wir nahmen davon Abstand, da die Bewegung der Seeleute eine sichere Feststellung der Heuern nicht zuließe. Das Resultat der Bewegung waren Heuererhöhungen in England, Belgien, Holland, Dänemark, Deutschland und Atlantic Coast von Nordamerika. Auch in Australien, Italien, Schweden und Norwegen gab es kleinere oder grössere Veränderungen in den Löhnen der Seeleute. Jetzt ist eine gewisse Beständigkeit eingetreten und nunmehr halten wir den Augenblick für gekommen, wo wir mit allem Ernst an die Ausführung der Arbeit herangehen können.

Wir wenden uns nun an die Leitungen der seemännischen Organisationen in Norwegen, Schweden, Dänemark, Deutschland, Holland, Belgien, England, Nordamerika, Südamerika (Brasilien, Uruguay, Argentinien), Frankreich, Spanien, Italien, Oesterreich, Ungarn, Australien und New Zealand. Es empfiehlt sich für die Berichterstatter, eingangs ihres Berichts einige Angaben über die hauptsächlichsten Schiffahrtsgesellschaften ihres Landes zu machen, d. h. über die Zahl der Schiffe, Tonnage, Besatzung usw., damit wir neben den Angaben über die Lohnverhältnisse auch einen kleinen Ueberblick über die Schiffahrtsverhältnisse bekommen.

Ferner bitten wir darauf zu achten, dass die Angaben über die Löhne nach den Grössenklassen oder der Art der Schiffe gemacht werden, z. B. Frachtdampfer, Schnell- und Postdampfer, in Küstenfahrt und Uebersee. Die Ausarbeitung des Berichts in dieser oder jener Form überlassen wir ganz den Kollegen, aber wir müssen darauf dringen, dass die angedeuteten Unterschiede berücksichtigt werden, denn es genügt nicht, nur im allgemeinen Sinne die einfachsten Dinge in der knappsten Form mitzuteilen. Der Bericht muss so ausführlich und genau wie möglich gemacht werden.

Sollten in verschiedenen Ländern besondere Vereinbarungen zwischen den Reedern und seemännischen Organisationen bestehen oder den Organisationsleitungen der Gagen-Etat für die Besatzungen der Dampfer verschiedener Schiffahrtsgesellschaften zugänglich sein, so bitten wir um deren Einsendung oder leihweise Ueberlassung, natürlich mit den notwendigen Ergänzungen, damit wir einen vollständigen Einblick erhalten.

Wir wünschen nun zu wissen:

1. Arbeitszeit. a) im Hafen, b) auf See, c) Sonn- und Festtags.
2. Löhne. a) Deckspersonal (erster und zweiter Bootsmann, erster, zweiter und dritter Zimmermann, Steurer, Hilfssteurer und Segelmacher, Obermatrosen, Matrosen, Leichtmatrosen, Jungen).

b) Maschinenpersonal (Maschinisten, Masch.-Assistenten, Elektriker, Hydrauliker, Kesselschmied, Schmierer, Lagermeister, Oberheizer, Heizer, Kohlenzieher oder Trimmer).

c) Küchenpersonal (Köche, Saucier, Rotisseur, Garde à manger (Tag- und Nachtdienst), Potager, Entremétier, Restaurateur, Poissonnier, Buffetier, Konditor, Bäcker, Schlachter, Aufwascher).

d) Bedienungspersonal (Obersteward, Stewards, Wäschesteward, Anrichter, Kaffeekoch, Speisekartendrucker, Aufwärter für I. II. und III. Klasse, Zwischendeckswärter, Zwischendecks-Lampenwärter, Aufwärterinnen für I., II. und III. Klasse und Zwischendeck, Aufwärterlehrlinge).

e) Sonstiges Personal (Proviandmeister, Lampenwärter, Barbieri, Gepäckmeister, Telegraphist usw.).

f) Farbige und asiatische Mannschaften (Oberheizer, Heizer, Heizerjungen, Aufwärter, Aufwäscher, Anrichtergehilfen, Köche für die Mannschaft usw.).

2a. Dienstalterszulagen oder Prämien.

3. Speiserolle.

4. Getränkegelder oder Getränke in natura (Wein, Bier, Brantwein usw.).

5. Tropenzulagen.

6. Gratifikationen.

7. Wäsche- und Geschirrgelder.

8. Jahresgehälter (nur dann anzugeben, wenn es Chargen mit fester Anstellung, vom Bootsmann abwärts, gibt, die ein bestimmtes Jahresgehalt beziehen).

9. Sonstige notwendige Mitteilungen als Ergänzung des Berichts.

Damit glauben wir die für eine Feststellung der Arbeits- und Lohnverhältnisse notwendige Unterlage zur Ausarbeitung eines Berichts gegeben zu haben und bitten nunmehr um eine recht baldige Zusendung des Berichts oder des einschlägigen Materials.

Das Resultat dieser Umfrage war sehr dürftig. Berichte, die uns zuzingen, wurden im »Korrespondenz-Blatt« veröffentlicht. Alle Berichte wurden ausserdem honoriert. Trotzdem war die Mitarbeit sehr mangelhaft. Es fehlt in den Leitungen der meisten Organisationen an geeigneten Personen, die eine Bearbeitung solcher Berichte vornehmen könnten; es fehlt aber auch an allem Material, das zur Bearbeitung solcher Berichte notwendig ist. Viele Organisationsleitungen legen eben gar kein Gewicht auf das systematische Sammeln aller für Lohn- und Arbeitsfragen in Betracht kommenden Materialien. Nicht einmal die Leitungen der Organisationen, die Informationen aus andern Ländern für ihre Zwecke dringend benötigten und den Wert solcher Arbeiten sicher zu schätzen wussten, sahen sich dadurch angeregt, nun auch eine Darstellung über die Verhältnisse in ihrem Lande zu geben. Es wird auch nicht besser, wenn man nicht in den verschiedenen Ländern dazu übergeht, bestimmte Personen für solche Arbeiten zu ernennen. Schon wiederholt sind Beschlüsse in diesem Sinne gefasst worden, aber nur einzelne Organisationen haben sie durchgeführt; bei diesen funktioniert die Berichterstattung auch ganz vorzüglich.

Ausser dem in periodischen Zwischenräumen erscheinenden »Korrespondenz-Blatt« und »Wochenbericht« wurde auch eine Broschüre über die Entwicklung, die Einrichtungen und den Zweck der I. T. F. veröffentlicht. Diese Darstellung hat viel zur Aufklärung über die I. T. F. bei den uns noch fernstehenden Organisationen beigetragen, jedenfalls nicht zu unserm Schaden, denn in vielen Fällen ist man nun auf die internationale Verbindung der Transport- und Verkehrsarbeiter aufmerksam geworden. Man kommt unsern Wünschen jetzt mit

viel mehr Verständnis wie früher entgegen. Ferner wurde ein internationales Adressenverzeichnis zusammengestellt und in Heftform veröffentlicht. Das Verzeichnis ist noch mehr vervollständigt und erweitert worden und jetzt zum zweiten Male erschienen. Wir glauben damit einem dringenden Bedürfnis gerecht geworden zu sein. Von vielen Organisationen gingen uns Dankschreiben zu, da nun die Möglichkeit gegeben war, untereinander in Verbindung zu treten.

Schlusswort.

Wir haben eine arbeits- und kampfreiche Periode hinter uns. Der Zusammenschluss der organisierten Kräfte im Transport- und Verkehrsgewerbe hat gewaltige Fortschritte gemacht. Ueberall schwindet der Separatismus mehr und mehr und macht grossen einheitlichen Organisationen Platz, wo sich Hafenarbeiter und Seeleute, Fuhrleute und Strassenbahner, Eisenbahner und Chauffeure, überhaupt alle Arten Transport- und Verkehrsarbeiter einträchtig zusammenfinden, um Hand in Hand für eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage zu kämpfen. Nur diese Organisationsform verbürgt den Erfolg! Das haben uns die Kämpfe der letzten Jahre deutlich bewiesen.

Es haben sich aber auch vor und während der verschiedenen Kämpfe Begleiterscheinungen hervorgetan, die im Interesse unsrer internationalen Federation nicht übersehen werden dürfen, vielmehr muss in schärfster Weise dazu Stellung genommen werden.

Nicht scharf genug kann die Art und Weise verurteilt werden, mit der einzelne Organisationsvertreter, einflussreiche und bedeutungslose, sich in kritischen Zeiten von Pressevertretern ausfragen liessen. Zeitweise artete die Ausfragerei zu grobem Unfug aus, so dass der Zentralrat genötigt war, in schroffer Weise dagegen Stellung zu nehmen. Die unglaublichsten Nachrichten fanden den Weg in die Presse, je abenteuerlicher, desto besser, auf ein bisschen Sensation kam es gewissen Zeitungen und — bedauerlicherweise — auch einzelnen Arbeiterführern nicht an. Wir betrachten den wirtschaftlichen Kampf nicht als Spielerei, dazu sind die Opfer, die bei jedem Kampfe gebracht werden müssen, denn doch zu gross. In Zukunft sollte der Unfug, der unter Umständen durch das »Sich ausfragen lassen« angestiftet werden kann, unterbleiben. Durch den Unfug kann leicht die Bewegung so geschädigt werden, besonders wenn diese das Resultat einer internationalen Verabredung ist, dass ihre Durchführung fraglich oder gar verhindert wird.

Der gleiche Unfug wurde auch in einzelnen Hafenplätzen mit der Verbreitung von Flugblättern ohne die Unterschrift einer offiziellen Körperschaft verübt. Solche Methoden sind entschieden zu verwerfen. Wir haben es wirklich nicht nötig, Methoden anzuwenden, für die eine Organisation nicht mit ihrem ehrlichen Namen einstehen will. Wollen wir den Kampf, so führen wir ihn frei und offen, nicht aber unter dem Deckmantel einer phantastischen Bezeichnung, wie es z. B. die war: »By Order of the International Committee of Seafarers«.

Ernste Bedenken müssen wir auch gegen den Abschluss langfristiger, über das übliche Mass hinausgehender Tarifverträge äussern. Wir stehen auf dem Standpunkt, nicht unter allen Umständen einen Tarifvertrag abzuschliessen zu müssen, aber geschieht es dennoch, dann möglichst nur kurzfristige. Im Zusammenhang hiermit steht auch die Hinterlegung einer Garantiesumme für die Einhaltung der abgeschlossenen Tarifverträge. In einigen Ländern geht man auf

diesen sehnlichsten Wunsch der Arbeitgeber allzu willfährig ein, bedenkt dabei aber nicht, dass dadurch die gewerkschaftliche Bewegungsfreiheit erheblich eingeengt wird. Deshalb wird das Verlangen der Arbeitgeber, eine Garantiesumme zu hinterlegen, in einigen Ländern, unter ihnen auch Deutschland, immer entschieden zurückgewiesen. Vom internationalen Standpunkt aus gesehen haben wir uns von allen unnötigen Fesseln möglichst frei zu halten.

Seit Jahren wird eine Regelung der Aktionen zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen versucht. Fast alle internationalen Kongresse haben sich sehr eingehend mit dieser Frage beschäftigt, haben in Referaten und darauf folgenden Diskussionen dazu Stellung genommen, haben Grundsätze aufgestellt und Resolutionen angenommen, aber trotzdem kamen grobe Verstösse gegen die internationalen Kongressbeschlüsse vor, Verstösse, die uns die Gewissheit gaben, dass man sich mit voller Kenntnis der Dinge über die internationalen Grundsätze und Beschlüsse bei wichtigen Aktionen, wie Lohnbewegungen, Streiks, Aussperrungen, Boykotts usw. hinwegsetzte. So wurde u. a. der Boykott einzelner Schiffe wiederholt verlangt, nicht immer von Verbandsleitungen, sondern in der Mehrzahl der Fälle von Leitungen lokaler Gruppen. In solchen Fällen machte der Zentralrat nicht mit, sondern verwies die betreffenden örtlichen Leitungen an ihre Verbandsleitung, da er nur von diesen irgendwelche Anträge entgegennimmt. Ausserdem kann der Boykott über einzelne Schiffe einer Reederei nicht verhängt werden.

Ferner kam es sehr häufig vor, dass bei Streiks, kaum begonnen, an die internationale Solidarität appelliert wurde. Es handelte sich hier meist um impulsiv entstandene Streiks, um Streiks, deren Beteiligte sich eben erst organisierten oder zum grössten Teil sogar unorganisiert waren. Auch hier verhielt sich der Zentralrat meistens ablehnend.

Die internationale Federation darf bei Streiks nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es sich um einen Kampf von grosser Wichtigkeit oder Ausdehnung handelt und wenn die sich im Streik befindliche Organisation alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel angewendet oder vor Ausbruch des Streiks sich mit der Zentralleitung der internationalen Federation verständigt hat. Letzteres geschah in den meisten Fällen überhaupt nicht. Entweder die Zentralleitung erfuhr erst durch die Tagespresse, dass hier oder dort wieder einmal ein Teil unsrer Berufskollegen im Streik stand, oder aber sie erhielt erst dann Kenntnis, wenn man in Verlegenheit kam und um Unterstützung nachsuchen musste. Die internationale Federation soll bei wichtigen Aktionen sobald als tunlich alle nötigen Informationen erteilen, aber wie kann dieser Beschluss verwirklicht werden, wenn die Zentralleitung über die Einleitung von Aktionen nicht vorher verständigt wird? Viele Verbandsleitungen sind sich noch nicht im klaren darüber, was als ein Kampf von grosser Wichtigkeit oder Ausdehnung anzusehen ist, der sie berechtigt, die internationale Federation in Anspruch zu nehmen. Hierüber gehen die Meinungen weit auseinander. Einige glaubten schon, wenn einige hundert Mann zwei Wochen, oder tausend Mann eine Woche, oder einige tausend Mann drei Tage im Streik stehen, so ist das ein Kampf von grösster Wichtigkeit, der sie berechtigt, sofort an die internationale Zentralleitung um finanziellen Beistand zu schreiben. Meistens handelt es sich in diesen Fällen um Organisationen, die niedrige Beiträge und keine Unterstützungs-Einrichtungen haben, weil sie prinzipiell auf dem Standpunkt stehen, dass hohe Beiträge und

Unterstützungs-Einrichtungen zu verwerfen sind, denn dadurch könnte der »Kampfcharakter« der Organisation leiden. Sie stützen sich bei der Durchführung ihrer Kämpfe auf die Gutmütigkeit der in der internationalen Federation befindlichen Organisationen mit hohen Beiträgen. Die Führung von Streiks sowie die Beschaffung der zu ihrer Unterstützung notwendigen Mittel muss in erster Linie Aufgabe jeder Organisation selbst sein. Bei Kämpfen grösster Ausdehnung, vielleicht über das ganze Land, oder bei solchen von ungewöhnlich langer Dauer ist es selbstverständlich, dass die gewerkschaftliche Landeszentrale des betreffenden Landes und die internationale Federation stets zur Hilfe bereit sind.

Die internationale Federation hat sich inzwischen zu einer mächtigen Körperschaft entwickelt, sie wird sich auch noch weiter ausdehnen, wenn sie auf dem Wege weiter fortschreitet, der ihr von den sieben internationalen Kongressen der Vergangenheit vorgezeichnet worden ist. Lässt sie sich aber von diesem bewährten Wege durch ungeduldige Leute, denen alles nicht schnell genug geht, abdrängen und zu Experimenten missbrauchen, dann wird der weiteren Entwicklung der I. T. F. bald ein Ziel gesetzt sein.

Berlin, den 1. August 1913.

Der Zentralrat
der Internationalen Transportarbeiter-Federation.

I. A.: Hermann Jochade
Sekretär.