

# PROTOKOLL

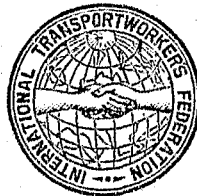
der Verhandlungen der

internationalen Konferenz der Eisenbahner

und des

fünften internationalen Transportarbeiter-  
Kongresses.

Abgehalten zu Mailand im „Heim der Eisenbahner“  
vom 24. bis 28. Juni 1906.



HAMBURG 1906.

Verlag von H. Jochade. — Druck von Fr. Meyer, Hamburg-Eilbeck, Friedenstr. 4.

# Internationale Konferenz der Eisenbahner.

Am 24. Juni, 10 Uhr vormittags, traten die Delegierten der Eisenbahner zu einer internationalen Besprechung im Heim der Eisenbahner in Mailand, Via S. Gregorio 46, zusammen.

Kamerad Jochade-Hamburg eröffnete die Konferenz und führte aus, dass man nicht viel Zeit mit einer Bureauwahl zu versäumen brauche, die Kameraden wären wohl damit einverstanden, wenn er als Einberufer auch die Verhandlungen leite. Als Protokollführer schlage er den Kameraden Harms-Utrecht vor.

Die Anwesenden erklären sich einstimmig mit dem Vorschlage des Kameraden Jochade einverstanden. Als Abstimmungsmodus schlägt Jochade vor, dass im allgemeinen jedes Land, welches vertreten ist, eine Stimme hat; bei wichtigen Abstimmungen wird auf Verlangen eines Delegierten per Mitgliederzahl abgestimmt.

Auch dieser Vorschlag wird einstimmig angenommen.

Darauf wird die Präsenzliste festgestellt. Delegierte sind von folgenden Ländern erschienen:

Italien	{ Branconi, Mailand Borioso, Mailand Clari, Mailand Oberti, Mailand }	{ Riscatto-Milano Vereinigte Eisenbahner u. Tramwaybediensteten- verband in Italien
Oesterreich	{ Tomschik, Wien Brodezkí, Prag }	{ Oesterreichische Eisen- bahnerorganisation
Frankreich	{ Guérard, Paris Roberjot, Paris }	{ Französischer Eisenbahnverband
Schweden	{ Lindley, Stockholm }	{ Schwedischer Eisenbahnverband
Holland	{ Harms, Utrecht }	{ Niederländischer Eisenbahnverband
Deutschland	{ Jochade, Hamburg Herrmann, Nürnberg }	{ Vereinigte Eisenbahner Deutschlands

Jochade: Wir gehen nunmehr zur Festsetzung der Tagesordnung über. Als provisorische Tagesordnung habe ich vorgeschlagen:

1. Reorganisation des internationalen Komitees zum Studium der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnarbeiter auf der alten Basis, d. h. ausserhalb der Internationalen Transportarbeiter Federation, oder Anschluss der Eisenbahnerorganisationen an die Internationale Transportarbeiter Federation;

2. Ist die Pflege der Statistik über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Eisenbahner aller Länder notwendig?

3. Wie sollen die Eisenbahnerorganisationen ihre internationale Solidarität gegenüber schwächeren Bruderorganisationen bekunden?

Mit dieser Tagesordnung erklären sich die Delegierten einverstanden. Der Vorsitzende gibt darauf dem Kameraden Guérard-Paris das Wort zur Berichterstattung.

Guérard-Paris: Kameraden! Auf einer im Jahre 1900 in Paris abgehaltenen Konferenz, die im Anschluss an den internationalen Kongress der Transportarbeiter stattfand, haben die Delegierten der Eisenbahnerorganisationen ihr internationales Studienkomitee wieder gebildet. Dies Komitee, welches bereits infolge von Umständen, die noch allen bekannt sein werden, aufgehört hatte zu funktionieren, funktionierte auch später nicht besser wegen unzureichender Mittel.

Im Anfange, im Jahre 1893, als das internationale Sekretariat an Holland übergeben wurde, hatte man keine Beiträge festgesetzt, die angeschlossenen Organisationen gaben die zur Deckung der Unkosten des Komitees erforderlichen Summen her. Dies System wurde dann abgeschafft.

Der Kongress, der im Jahre 1894 in Paris stattfand, stellte eine Geschäftsordnung auf, nach welcher der Beitrag auf 5 Centimes per Mitglied (mit einem Minimum von 50 Frs. und einem Maximum von 300 Frs. per Jahr) festgesetzt wurde, und welchen Beitrag eine jede der Organi-

sationen an das internationale Komitee entrichten sollte. Die auf diese Weise geschaffenen Mittel waren vielleicht geringfügig, dennoch konnte das Komitee, welches im Jahre 1894 seinen Sitz in Paris und im Jahre 1895 in Mailand hatte, regelmässig arbeiten bis zu dem Tage, an welchem die italienischen Arbeiterorganisationen durch Massnahmen der Regierung aufgehoben wurden.

Im Jahre 1900 schätzte man, ein wenig leichtsinnig nach unserem Dafürhalten, dass ein jährlicher Beitrag von 10 Francs per Organisation genügen würde, um das Funktionieren des internationalen Studienkomitees der Eisenbahner zu sichern. Nur zwei Organisationen (Oesterreich und Frankreich) zahlten ihren Beitrag, so dass das Sekretariat über die absolut unzulängliche Summe von 20 Frs. per Jahr verfügte.

Aus diesem Grunde hat das internationale Studienkomitee seit 1900 nichts nützliches vollbringen können, es ist untätig geblieben und hat sich darauf beschränkt, die erhaltenen Briefe zu beantworten und die gewünschten Auskünfte zu geben, ohne irgend welche Initiative zu ergreifen.

Diese Situation kann nicht fort dauern. Wenn man will, dass das internationale Studienkomitee der Eisenbahner verwirklicht werde, so muss man auf den Betrag vom Jahre 1894 zurückkommen, d. h. 5 Centimes per Mitglied und per Jahr und dies ohne Angabe eines Maximum. Nur unter dieser Bedingung, wenn das Komitee über genügende Mittel verfügen wird, kann es den Organisationen der Eisenbahner die Dienste erweisen, die man von ihm erwartet und die es ihnen während einiger Jahre auch tatsächlich geleistet hat.

Man kann nun einwenden, dass die Internationale Transportarbeiter-Federation, die in erster Linie aus seemännischen und Hafentarbeitern besteht, auch die Eisenbahner einschliesst und dass es daher für unsere Korporation nicht mehr notwendig ist, jetzt noch ein Komitee aufs neue zu bilden, welches keinen Zweck mehr hat, da bereits ein anderes tätig ist.

Wir können unseren Kameraden in Deutschland auf das herzlichste gratulieren, — und besonders unserem Kameraden Jochade, — zu der Tätigkeit, die sie für die Internationale Transportarbeiter-Federation entwickelt haben und zu dem Geist von Initiative, den sie bewiesen haben. Aber wir müssen gleichzeitig gestehen, dass trotz des guten Willens das verbündete Komitee der Transportarbeiter den speziellen Fragen der Eisenbahner nur einen Teil seiner Tätigkeit widmen konnte.

Andererseits hat die I. T. F. nicht ganz und gar denselben Charakter wie das internationale Studienkomitee der Eisenbahner, dies ist weder ein Kampfmittel noch ein Reklameorgan, es ist einfach eine Einrichtung für Studien und Auskünfte, die bestimmt ist, die angeschlossenen Organisationen zu dokumentieren und ihnen so ihre Aufgabe zu erleichtern. Sie mischt sich nicht in ihre Konflikte und veranlasst sie zu keiner Handlung. Es ist an der diesjährigen Konferenz zu sagen, ob sie einen derartigen Organismus fortbestehen lassen will und ob sie ihm auch vor allen Dingen die erforderlichen Mittel gewähren will.

Die Wiederherstellung des Internationalen Studienkomitees der Eisenbahner trifft nicht den von der I. T. F. verfolgten Zwecken entgegen; es soll und muss mit ihr zusammen fortbestehen. Die Eisenbahner-Organisationen, die den beiden Körperschaften angehören, werden auf diese Weise die Interessen der Eisenbahner noch besser vertreten können.

Wir haben die Pflicht, Ihnen den gegenwärtigen finanziellen Stand des internationalen Studienkomitees der Eisenbahner vorzulegen:

## Einnahmen.

Erhalten von Italien, Bestand der Kasse des internationalen Komitees . . . . .	Fracs. 2142.35
Beitrag von Oesterreich . . . . .	„ 52.35
Beitrag von Frankreich . . . . .	„ 50.—

Fracs. 2244.70

Ausgaben.

Unkosten für Uebersetzungen und  
Korrespondenzen . . . . . Frcs. 42.—  
Betrag an Spanien gesandt . . . . . „ 200.— 242.—  
Fracs. 2002.70

Diese Summe halten wir zur Verfügung der Organisationen der Eisenbahner; wenn die Kasse genügend Unterstützung erhält, so gestattet die Summe von jetzt ab ein gutes Funktionieren des internationalen Studienkomitees.

Ueber diesen Bericht des Kameraden Guérard wird die Diskussion eröffnet und erhält der Kamerad Brancioni (Italien) das Wort. Er ist gegen das neuerliche Inslebetreten des Studienkomitees, da die Internationale Transportarbeiter-Federation ohnehin die Arbeiten, welche dem Studienkomitee zufallen würden, bereits ganz gut verrichtet.

Kamerad Lindley (Schweden) ist ebenfalls gegen das neuerliche Inslebetreten des Studienkomitees und erklärt, dass die Internationale Transportarbeiter-Federation sehr viel dazu beigetragen habe, dass sich jetzt in Schweden die Eisenbahnerorganisation entwickelt, was früher nicht der Fall war.

Kamerad Guérard (Frankreich) war beauftragt, für die Aufrechterhaltung des Studienkomitees zu stimmen, nachdem er aber sieht, dass die Mehrzahl dagegen, so bleibt ihm ebenfalls nichts anderes übrig, als für den Anschluss an die Internationale Transportarbeiter-Federation zu sein; er macht aber besonders auf die Notwendigkeit der Statistik für die Eisenbahner aufmerksam.

Kamerad Tomschik (Oesterreich) ist entschieden gegen das neuerliche Inslebetreten des Studienkomitees. Kamerad Jochade als Vorsitzender der Internationalen Transportarbeiter-Federation hat sich die redlichste Mühe gegeben, statistische Erhebungen über die Verhältnisse der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern zu pflegen. Wenn diese Mühe bisher nicht die Resultate aufzuweisen hat, die wir wünschen, so trifft die Schuld nicht den Vorsitzenden, Kamerad Jochade, sondern die schlechte Berichterstattung. Das wird besser werden, wenn sich die Sache einlebt.

Kamerad Jochade (Deutschland) erklärt ebenfalls im Namen der deutschen Eisenbahner, dass sie gegen die Aufrechterhaltung des Studienkomitees sind und wünscht, dass sich die französischen Eisenbahner erklären, ob sie der Internationalen Transportarbeiter-Federation beitreten wollen. Ferner macht er den Vorschlag, da mit diesem Punkt der Tagesordnung der zweite eng verknüpft sei, den zweiten Punkt betreffs Statistik gleich mit zu verhandeln. Diesem Vorschlage wird beigestimmt.

Kamerad Brancioni (Italien) ist dafür, dass ein spezielles Komitee in der Internationalen Transportarbeiter-Federation mit der Ausarbeitung resp. Erhebung der Statistik für die Eisenbahner bestimmt werde.

Kamerad Guérard (Frankreich) ist für den Beitritt zur Internationalen Transportarbeiter Federation, doch wünscht er, wie der Vertreter für Italien, die Bestimmung eines separaten Komitees für die Statistik der Eisenbahner innerhalb dieser Organisation.

Kamerad Lindley (Schweden) ist gegen die Bildung eines separaten Komitees zur Erhebung der Statistik, die administrative Einteilung könne man dem Vorstand der Internationalen Transportarbeiter Federation überlassen, der dafür verantwortlich sei.

Kamerad Brancioni (Italien) meint, dass in jedem Land ein Sekretär bestimmt werden müsse.

Kamerad Tomschik (Oesterreich) führt aus, dass ein separates Komitee auch innerhalb der Organisation überflüssig ist, da die Durchführung der Statistik eine administrative Angelegenheit ist, welche der Vorstand der internationalen Organisation in zweckmässiger Weise zu erledigen hat. Er stellt folgenden Antrag:

Das internationale Studienkomitee ist nicht neuerlich ins Leben zu rufen, dafür hat aber die Internationale Transportarbeiter Federation die statistischen Daten für die Eisen-

bahner zu erheben und ein besonderes Gewicht auf die Zusammenstellung einer Statistik für die Eisenbahner zu legen.

Die administrative Einteilung über die Erhebung der Statistik wird dem Vorstand der Internationalen Transportarbeiter Federation überlassen, von dem wir erwarten, dass er diese Einteilung in zweckmässiger Weise trifft.

Das Geld, welches für das Studienkomitee erliegt (2002.70 Francs) wird der Internationalen Transportarbeiter Federation (mit dem Auftrag) überwiesen, (dass dasselbe speziell für die Kosten der Erhebung der Statistik für die Eisenbahner verwendet wird).

Kamerad Guérard (Frankreich) meint, dass er missverstanden wurde, da er nicht ein separates Komitee will, sondern nur, dass der Vorstand der internationalen Organisation Sorge trägt, dass eine geeignete Person vom Vorstand oder mehrere Personen desselben ein Komitee für die Eisenbahner bilden, welche das Zustandekommen der Statistik fördern.

Kamerad Brancioni (Italien) meint, dass in den verschiedenen Ländern Sekretäre bestimmt werden müssen zu der Erhebung der Statistik. Er bringt folgenden Antrag ein:

Die internationale Organisation der Transportarbeiter soll von den verschiedenen Ländern separate Sekretäre wählen lassen, denen die Aufgabe zufällt, die Statistik in den verschiedenen Ländern zu pflegen und dem Vorstand der internationalen Organisation das Material einzusenden. Derselbe hat für die Zusammenstellung der Statistik zu sorgen.

Kamerad Lindley (Schweden) ist gegen diese separaten Bestimmungen und meint, dass es Sache des Vorstandes der internationalen Organisation ist, das Geeignete bezüglich der Erhebung der Statistik einzuleiten. Wenn wir für die Eisenbahner Ausnahmekomitees innerhalb der internationalen Organisation schaffen, würden die anderen Gruppen (Hafenarbeiter, Seeleute usw.) dasselbe verlangen.

Kamerad Jochade (Deutschland): Einen Spezialstatistiker für die Eisenbahner anzustellen, geht zu weit. Die Eisenbahner verlangen viel, aber zahlen wollen sie nicht. Eine Statistik der Eisenbahner ist sehr schwer von den Sekretären der verschiedenen Organisationen zu bekommen. Es ist eine Resolution für den Internationalen Transportarbeiterkongress ausgearbeitet, die jedem Berufe, was die Statistik betrifft, entgegenkommt. Der Sekretär der Internationalen Transportarbeiter Federation bemüht sich auch redlich, überall Zufriedenheit zu schaffen, es muss ihm aber mehr geholfen werden durch Beantwortung der Fragebogen usw., als dies bisher der Fall war.

Kamerad Guérard (Frankreich) ist für den Antrag Tomschik (Oesterreich), doch wünscht er die Streichung des letzten Absatzes wegen der Bestimmung des Geldes, welches der internationalen Organisation zugewiesen wird.

Es wird nun über die Anträge abgestimmt und zwar zunächst über den Antrag Tomschik. Dieser Antrag wird in zwei Teile zerlegt, wovon der erste Teil (Abschnitt 1 und 2) gegen die Stimmen von Italien und Frankreich und der zweite Teil einstimmig nach der Streichung der speziellen Bestimmung des Geldes angenommen wird. Gestrichen wurde der Teil im dritten Teil, welcher in Klammern gedruckt ist. Der Antrag Brancioni ist durch die Annahme des zweiten Absatzes des Antrages Tomschik gefallen.

Hierauf gibt Kamerad Guérard die Erklärung ab, dass die französische Eisenbahnerorganisation der Internationalen Transportarbeiter Federation beitreten wird.

Diese Erklärung wird mit Beifall von den Anwesenden zur Kenntnis genommen.

Der Vorsitzende empfiehlt, wegen der vorgerückten Zeit den dritten Punkt von der Tagesordnung abzusetzen, da diese Angelegenheit nicht so wichtig ist und sich auch auf andere Weise erledigen lasse. Damit erklären sich die Delegierten einverstanden.

Hierauf wurde die Konferenz der Eisenbahner geschlossen.

# Fünfter internationaler Transportarbeiter-Kongress.

## Tagesordnung des Kongresses.

1. Konstituierung des Kongresses.
2. Bericht der Zentraleitung:
  - a) Tätigkeitsbericht;
  - b) Kassenbericht.  
Berichterstatter: H. Jochade - Hamburg.
3. Bericht der Kontroll-Kommission.
4. Die Taktik im wirtschaftlichen Kampfe:
  - a) bei Streiks und Aussperrungen;  
Referent: J. Döring - Hamburg.
  - b) bei Boykotts;  
Referent: P. Müller - Hamburg.
  - c) speziell bei den Eisenbahnern.  
Referent: J. Tomschik - Wien.
5. Die Berufsstatistik.  
Referent: O. Schumann - Berlin.
6. Anträge.
7. Wahlen.

## Geschäftsordnung des Kongresses.

1. Die Mandate der Delegierten werden von jeder Nationalität besonders geprüft; im Falle einer Uneinigkeit entscheidet der Kongress.
2. Es werden zwei Vorsitzende mit gleichen Rechten für die ganze Dauer des Kongresses gewählt.
3. Es werden zwei Schriftführer für die ganze Dauer des Kongresses gewählt.
4. Die Abstimmung erfolgt bei minder wichtigen Beschlüssen nach Nationen, dagegen bei wichtigen Beschlüssen nach der Zahl der von den Organisationen vertretenen Mitglieder.
5. Der Kongress tagt von 7 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags.

## Bureau des Kongresses.

### Vorsitzende:

Brodezki - Böhmen; Zampiga - Italien.

### Schriftführer:

Himpel - Berlin; Jochade - Hamburg.

### Präsenzliste.

### Zentraleitung:

Jochade und Döring als Vorsitzende.

### Delegationen:

Land	Organisationen	Mitglieder	Delegierte
Argentinien	Eisenbahner	2 000	Rondani
Deutschland	Eisenbahner	11 000	Herrmann Jochade Rudolph
	Hafenarbeiter	18 000	
	Fluss-Maschinisten und Heizer	1 000	Scheffel
	Seeleute	6 000	Müller
	Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter	60 000	Himpel Schumann

Land	Organisationen	Mitglieder	Delegierte
Frankreich	Eisenbahner	28 500	Guérard Roberjot Manot
	Hafenarbeiter	5 000	
Holland	Eisenbahner	1 200	Harms
Italien	Eisenbahner	15 000	Borlosi Branconi Clari Carosini Zampiga
	Seeleute	5 000	
Oesterreich	Eisenbahner	49 000	Brodezki Tomschik
Schweden	Eisenbahner	12 000	Lindley
	Hafen-, Transport- und Seearbeiter	7 000	
Spanien	Hafen- u. Seearbeiter	3 641	Perez
Ungarn	Eisenbahner	15 000	Pfeifer
9	16	239 341	23

Als Gäste sind anwesend: Cournier, Vorsitzender des Vereins für gegenseitige Unterstützung unter den italienischen Lokomotivführern und Heizern, und Degola, Mitglied des Consiglio Generale. Beide Vertreter sind seitens der Generalversammlung der Lokomotivführer und Heizern, welche vom 9. bis 15. Juni 1906 in Rom tagte, bevollmächtigt worden, am internationalen Kongress teilzunehmen.

## Anträge zum V. internationalen Transportarbeiter-Kongress

(ausschliesslich der während der Verhandlungen des Kongresses eingebrachten.)

### Anträge zur Tagesordnung:

1. Der internationale Boykott als Verteidigungswaife gegen die kapitalistische regierende Widerspenstigkeit.  
(Eisenbahner in Argentinien.)
2. Was kann geschehen durch die I. T. F., um einem Kriege zuvorzukommen, oder einen solchen zu beendigen?  
(Hafenarbeiter der Niederlande.)
3. Festsetzung der Fälle, wo die verbündeten Organisationen einen Streik proklamieren können und ferner Beratungen, wie sämtlichen Arbeitern der Welt ein Recht auf die notwendigen Lebensmittel zu verschaffen sei, damit sie nicht Not leiden müssen.  
(Eisenbahner in Italien.)

#### Anträge betr. Korrespondenzblatt:

4. Das Korrespondenzblatt der I. T. F. erscheint ab 1. Oktober 1906 monatlich regelmässig. Es wird wie bisher in drei Sprachen gedruckt, doch darf der Umfang jeder Nummer 25 Seiten nicht übersteigen. *ang. J. 27*

Die der I. T. F. angeschlossenen Landesorganisationen erhalten das Korrespondenzblatt gratis und zwar in solcher Auflage, dass ausser dem Zentralvorstande jede Ortsverwaltung der Zentralorganisation ein Exemplar vom Zentralvorstande beziehen kann. *(Seeleute in Deutschland.)*

5. Allen nicht angeschlossenen Organisationen sind 2—5 Exemplare jeder Nummer des Korrespondenzblattes unentgeltlich zu liefern. Werden von der betreffenden Organisation mehr Exemplare gewünscht, so ist für jedes Exemplar 1 Mark und Porto zu zahlen. *ang. J. 27*

*(Vereinigte Eisenbahner Deutschlands.)*

#### Antrag betr. Kontrollkommission.

6. Die im Statut der I. T. F. vorgesehene Kontrollkommission mit dem bisherigen Sitz in Frankreich soll aufgehoben werden und an ihre Stelle ein Beirat treten. Dieser Beirat soll aus drei Personen bestehen. Diese drei Personen wählen Holland-Belgien, Oesterreich und Skandinavien. Eventuell ist dieser Beirat gleich dem Zentralrat auf dem Kongress selbst zu wählen.

Zentralrat und Beirat haben jährlich einmal eine gemeinsame Sitzung abzuhalten. Die Kosten deckt die Kasse der I. T. F. *ang. J. 27* *(Seeleute in Deutschland.)*

#### Antrag betr. Anstellung des 1. Vorsitzenden der I. T. F.

7. Der 1. Vorsitzende der I. T. F. soll ab 1. Januar 1907 voll besoldet werden. Demselben ist alsdann die Annahme jeglicher Nebenämter untersagt. *ang. J. 27*

*(Seeleute in Deutschland.)*

#### Antrag auf Unterstützung landfremder Mitglieder.

8. Mitglieder einer der I. T. F. angeschlossenen Organisationen, die wegen ihrer agitatorischen Tätigkeit aus ihrem Lande weichen mussten, haben ein Recht auf Unterstützung von 8 Mk. pro Woche auf die Dauer von 6 Wochen. Diese Unterstützung wird aber nur gezahlt, wenn die betreffenden Mitglieder eine deutliche Anweisung von der Organisation des Betriebes haben, wo sie tätig gewesen sind.

*(Hafenarbeiter der Niederlande.)*

#### Anträge betr. Beiträge

9. Die Berechnung der Beiträge an die I. T. F. hat nach einem Jahresdurchschnitt der Mitgliederzahl der einzelnen Landesorganisationen zu erfolgen. Als Jahresdurchschnitt gilt die Mitgliederzahl des dem laufenden Geschäftsjahre vorangehenden Jahres. *ang. J. 27* *(Seeleute in Deutschland.)*

10. Wir beantragen einen einheitlichen Beitrag von 8 Pfennig pro Jahr und Mitgliedschaft für alle der I. T. F. angeschlossenen Landesorganisationen und Mitglieder. *ang. J. 27*

*(Seeleute in Deutschland.)*

#### Anträge betr. Streik und Boykott.

11. Bezüglich der Taktik bei Streiks und Boykotts treten wir dafür ein, dass an den Grundsätzen von Paris und Stockholm festgehalten wird. *(Seeleute in Deutschland.)*

12. Wir beantragen, dass in den mit den Arbeitgebern getroffenen Vereinbarungen bezüglich derjenigen Schiffe, welche sich an anderen Orten unorganisierter Arbeiter oder Streikbrecher bedienen, obwohl andere Vereinsmitglieder, die der I. T. F. angehörten, zur Verfügung standen, eine Bestimmung eingeführt wird, derzufolge sie in dem nächsten Hafen oder den nächsten Häfen die daselbst geltenden Arbeitslöhne um mindestens 20 Proz. erhöhen. Es wird zur Ehrensache für jede angeschlossene Organisation gemacht, diesen Betrag von derartig blockierten Schiffen zu fordern. *ang. J. 26* *(Hafenarbeiter in Schweden.)*

#### Allgemeine Anträge.

13. Der Kongress beschliesst, dass auf allen Schiffen nur mit Windeleuten gearbeitet wird, welche Hafenarbeiter sind. *ang. J. 26* *(Hafenarbeiter der Niederlande.)*

14. Die Zentralleitung wird beauftragt, in baldmöglichster Weise Erhebungen zu veranstalten über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter in den verschiedenen Ländern. *ang. J. 27* *(Eisenbahner der Niederlande.)*

15. Die Zentralleitung der I. T. F. wird beauftragt, Erhebungen zu veranstalten:

a) über die Dienst- und Gehaltsverhältnisse der Eisenbahner aller Länder;

b) über die Pensions- und Krankenkassenverhältnisse der Eisenbahner aller Länder;

c) über die Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahn-Verwaltungen zugunsten ihrer Angestellten;

d) über die Einrichtung der Vermittlungstätigkeit bei Streitigkeiten zwischen Personal und Verwaltung (Arbeiter- und Beamten-Ausschüsse) und

e) über die Vereinigungsfreiheit der Eisenbahner aller Länder.

Das Resultat dieser Erhebungen ist im internationalen Korrespondenzblatt zu veröffentlichen.

*ang. J. 27* *(Vereinigte Eisenbahner Deutschlands.)*

## Rechenschafts- (Tätigkeits-) Bericht

der Zentralleitung der Internationalen Transportarbeiter-Federation vom 1. Oktober 1904 bis zum 1. Juni 1906 zum V. internationalen Transportarbeiter-Kongress.

#### Kameraden und Delegierte des Kongresses!

Auf Beschluss des internationalen Kongresses in Amsterdam wurde die Leitung der internationalen Transportarbeiter-Federation vom 1. Oktober 1904 ab den deutschen Kameraden übertragen. Die deutschen Organisationen (der Transportarbeiter-, Hafenarbeiter-, Seemanns-, Eisenbahner-, Heizer- und Maschinisten-Verband) beriefen darauf eine Konferenz nach Berlin ein, in der Jochade (Vorsitzender des Eisenbahnverbandes) zum 1. Vorsitzenden, Döring (Vorsitzender des Hafenarbeiterverbandes) zum 2. Vorsitzenden, Müller (Vorsitzender des Seemannsverbandes) zum Schriftführer, Schumann (Vorsitzender des Transportarbeiterverbandes) und Klein (Hauptkassierer des Verbandes der Heizer und Maschinisten) zu Revisoren gewählt wurden. Die Uebernahme der Geschäfte und die Konstituierung der Zentralleitung wurde den angeschlossenen Organisationen durch eine Proklamation zur Kenntnis gegeben.

Die Uebergabe der Geschäfte seitens unserer englischen Kameraden verzögerte sich sehr; wir waren dadurch anfänglich zur Untätigkeit verdammt, da uns jegliche Mittel fehlten, um uns mit den angeschlossenen Organisationen in Verbindung zu setzen. Nachdem uns aber Kamerad Ben Tillett das Adressenverzeichnis der angeschlossenen Organisationen gesandt hatte, wurde sofort die Tätigkeit aufgenommen und die Organisationen aufgefordert, soweit sie mit ihren Beiträgen im Rückstande waren, diese zu begleichen, damit geordnete Kassenverhältnisse geschaffen würden. Dieser Aufforderung kamen alle angeschlossenen Organisationen in kürzester Zeit nach, nur die National Sailors and Firemen's Union of England (Seeleute) und die Dock, Wharf, Riverside and General Workers Union of Great Britain and Ireland (Dock-, Werft- und Flussarbeiter in England) weigerten sich, die restierenden Beiträge zu bezahlen. Diese beiden Organisationen schieden, ohne die rückständigen Beiträge bezahlt zu haben, aus der I. T. F. aus.

Das uns von der englischen Zentralleitung übersandte Adressenverzeichnis war sehr mangelhaft. Es enthielt nur die Adressen von 16 angeschlossenen Organisationen und von 6 Abteilungen der Longshoremen, Marine and Transportworkers Association of America (Hafenarbeiter). Vor allen Dingen musste erst, bevor wir unsere Tätigkeit voll aufnehmen konnten, ein vollständiges Adressenverzeichnis sämtlicher Organisationen von Europa, Amerika und Australien beschafft werden. Mit Hilfe der Sekretäre der gewerkschaftlichen Landeszentralen und einiger uns angeschlossener Organisationen gelang es denn auch, nach und nach ein Adressenverzeichnis zu erhalten, welches gegenwärtig über 120 Organisationen enthält. Obgleich dieses Verzeichnis noch keinen Anspruch auf Vollkommenheit machen kann, so war doch nun die Möglichkeit gegeben, die Agitation für den Zusammenschluss der Organisationen in der I. T. F. auf einer breiteren Grundlage zu entfalten.

Zunächst wurden alle Organisationen, soweit ihnen Ziel und Zweck der I. T. F. noch nicht bekannt war, hierüber

informiert, indem ihnen dementsprechende Zirkuläre und die neuen Statuten der I. T. F. zugesandt wurden. Ueber das Resultat dieser Bemühungen werden wir an anderer Stelle berichten. Darauf wurden statistische Fragebogen über die Entwicklung der Organisationen im Jahre 1904 versandt. Das Ergebnis dieser Erhebung war sehr dürftig, denn von über 100 Organisationen hatten nur 30 Organisationen mit 311 115 Mitgliedern die gewünschten Angaben gemacht (Siehe Nr. 4, I. Jahrgang, Seite 38, des „Korrespondenzblatt“). Die statistische Aufnahme für 1905 zeigt schon eine Besserung, denn in dieser stehen 51 Organisationen mit 404 640 Mitgliedern verzeichnet, ein Zeichen, dass der Wert dieser statistischen Aufnahme mehr und mehr von den Sekretären der Organisationen gewürdigt wird. Weitere Erhebungen durch Fragebogen wurden über die Beitragsleistungen und Unterstützungs-Einrichtungen der Organisationen veranstaltet. Hieran beteiligten sich von allen Organisationen nur 25. Eine Wiederholung dieser Erhebung ist geplant, denn sie ist zu wichtig, als dass wir wegen der Gleichgültigkeit einer grossen Anzahl Sekretäre davon absehen sollten. Um unsere Kräfte abschätzen zu können, ist es höchst notwendig zu wissen, auf welcher Grundlage die Organisationen aufgebaut sind, andererseits soll diese Erhebung aber zur Information und Belehrung für solche Organisationen dienen, die noch ein schwach entwickeltes Organisationssystem haben und dieses deshalb zur Durchführung von wirtschaftlichen Kämpfen noch ausbauen müssen. Der erste Teil dieser Erhebung ist in Nr. 1 des II. Jahrganges des „Korrespondenzblatt der Internationalen Transportarbeiter-Federation“ veröffentlicht.

Ferner wurden noch Erhebungen über die Gehaltsverhältnisse der Eisenbahner einzelner Länder veranstaltet, die sehr unvollständig ausfielen und zu wünschen übrig liessen.

Alle diese veranstalteten Erhebungen sollten nur eine Prüfung nach der Richtung hin sein, ob bei allen Sekretären auch so viel Interesse für statistische Erhebungen vorhanden wäre, um brauchbare Erhebungen über Lohn- und Arbeitsverhältnisse, Streiks usw. auch korrekt zur Durchführung bringen zu können. Leider ergab diese Prüfung ein wenig befriedigendes Resultat und es wird Aufgabe des Kongresses sein, die Wichtigkeit der statistischen Erhebungen ganz besonders hervorzuheben. Hätte die Zentralleitung während der Zeit ihrer Tätigkeit die Ueberzeugung gewinnen können, dass die Mehrzahl der Sekretäre grosses Interesse an dem Zustandekommen statistischer Erhebungen bekundeten, sie hätte nicht gezögert, die immerhin hohen Kosten für die Herstellung der Berichts- und Fragebogen in englischer, deutscher, französischer, spanischer, italienischer und skandinavischer Sprache aufzuwenden. Bei der augenblicklich noch herrschenden Interesselosigkeit wäre es aber nutzlose Geldverschwendung gewesen; wir hoffen indes bestimmt, dass sich in nicht allzuferner Zeit eine vollständige Umwandlung auf diesem Gebiete vollziehen wird.

## Die Entwicklung der I. T. F. während der Berichtsperiode.

Bei Uebernahme der Geschäfte von der englischen Zentralleitung am 1. Oktober 1904 betrug die Zahl der angeschlossenen Organisationen 13 mit 96 672 Mitgliedern in 8 Ländern, von denen die beiden englischen Organisationen (Seamen's Union und die Dock, Wharf and Riverworkers Union) mit 19 000 Mitgliedern ausschieden, so dass nur noch 11 Organisationen mit 77 672 Mitgliedern in 7 Ländern verblieben. Am 1. Juni 1906 dagegen waren es 22 Organisationen mit 207 231 Mitgliedern in 13 Ländern. Ein hochehrfreulicher Fortschritt! Die Mitgliederzahl der I. T. F. nahm in kaum zwei Jahren, in 20 Monaten, um 129 559 zu, ein Resultat, welches für die Tätigkeit der Zentralleitung selbst spricht. Angeschlossen sind folgende Organisationen:

### Amerika (Nord-).

1. International Longshoremen, Marine and Transportworkers Association of America . . . . . 47 800 Mitglieder

### Amerika (Süd-).

2. Confederation de Ferrocarrileros en Argentina . . . . . 2 000 „

### Belgien.

3. International Dock and River Workers Union . . . . . 500 Mitglieder

### Deutschland.

4. Zentralverband der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter u. Arbeiterinnen Deutschlands . . . . . 50 654 „  
 5. Verband der Hafentarbeiter und verwandten Berufsgenossen Deutschlands 16 891 „  
 6. Seemannsverband in Deutschland . . . . . 4 000 „  
 7. Freie Organisation der Eisenbahner Deutschlands . . . . . 11 000 „  
 8. Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands . . . . . 1 000 „

### Frankreich.

9. Fédération Nationale des Ouvriers Similaires des Ports, Docks et Fleuves de France et d'Algerie . . . . . 5 000 „

### Italien.

10. Il Riscatto Ferroviario . . . . . 12 216 „  
 11. Federazione Nazionale del Lavoratori del Mare . . . . . 5 000 „

### Niederlande.

12. Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond . . . . . 1 500 „  
 13. Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel . . . . . 1 200 „

### Norwegen.

14. Norske Havne- og Transportarbeiderforbund . . . . . 718 „

### Oesterreich.

15. Allgemeiner Rechtsschutz- u. Gewerkschaftsverein für Oesterreich (Eisenbahner) . . . . . 32 721 „  
 16. Zentralverband der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter u. Arbeiterinnen Oesterreichs . . . . . 4 200 „

### Portugal

17. Liga das Artes da Viacao Portuense 200 „  
 18. Associaçao de Classe do Conductores, Cocheiros e Guarda — freios da Viacao Lisbonense . . . . . 740 „  
 19. Uniao dos Trabalhadores Fluviais do Porto e Gaya . . . . . 650 „

### Schweden.

20. Svenska Transportarbetareförbundet . . . . . 5 400 „

### Spanien.

21. Federación Nacional de Obreros de Mar de Buques y puerto en España 3 641 „

### Ungarn.

22. Verein der Fuhrwerker in Budapest . . . . . 200 „

Summa . . . . . 207 231 Mitglieder

Diese 207 231 Mitglieder verteilen sich auf folgende Berufe:

### Hafentarbeiter usw.

Amerika . . . . .	47 800
Belgien . . . . .	500
Deutschland . . . . .	16 891
Frankreich . . . . .	5 000
Niederlande . . . . .	1 500
Norwegen . . . . .	718
Portugal . . . . .	650
Schweden . . . . .	5 400
Spanien . . . . .	3 641
<b>Summa</b> . . . . .	<b>82 100</b>

### Eisenbahner.

Oesterreich	32 721
Italien	12 216
Argentinien	2 000
Deutschland	11 000
Niederlande	1 200
	59 137

### Strassenbahner, Fuhrleute und andere Transportarbeiter.

Deutschland	50 654
Oesterreich	4 200
Portugal	940
Ungarn	200
	55 994

### Seeleute.

Deutschland	4 000
Italien	5 000
	9 000

### Fluss-Heizer und -Maschinisten.

Deutschland	1 000
-------------	-------

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

1. International Longshoremen, Marine and Transportworkers Association of America.
2. Federacion Nacional de Obreros de Mar de Buques y puerto e España.
3. Il Riscatto Ferroviario en Italia.
4. Confederacion de Ferrocarrileros en Argentina.
5. Süddeutscher Eisenbahner-Verband.
6. Zentralverband der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs.
7. Vereinigung der Fuhrwerker in Budapest.
8. Norske Havne- og Transportarbejderforbund.
9. Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel.
10. Liga das Artes da Viacao Portuense.
11. Federazion Nazionale dei Lavoratori del Mare en Italia.

## Die agitatorische Tätigkeit der Zentraleitung der I. T. F.

Immer und immer wieder haben wir die Zentraleitungen der noch nicht angeschlossenen Organisationen aufgefordert, den Anschluss zu vollziehen, oder doch geeignete Schritte zu tun, um den Anschluss bald zu ermöglichen. Von einigen Zentraleitungen erhielten wir überhaupt keine Antwort, andere wieder wichen der Beantwortung dieser Frage immer vorsichtig aus, dagegen berichteten sie stets ausführlich über alle anderen Fragen. Andere wiederum hielten den Zeitpunkt des Anschlusses noch für verfrüht; sie wollen jedenfalls erst einmal abwarten, ob die I. T. F. überhaupt lebensfähig ist, oder mit anderen Worten gesagt: Wenn es mit vielen Mühen und Opfern gelungen ist, den Tisch zu decken, dann werden sie sich auch gerne mit an den Tisch setzen, um mitzuspeisen. Einige Zentraleitungen lehnten den Anschluss überhaupt ab, oder müssen deswegen erst eine Urabstimmung unter den Mitgliedern vornehmen, oder ihre finanziellen Verhältnisse erlauben den Anschluss augenblicklich nicht, oder aber auch sie versprechen wiederholt sich anzuschliessen, finden aber nicht die Courage, das Versprechen recht schnell zur Ausführung zu bringen. Es gibt wohl keine uns bekannte Organisation, die nicht wiederholt zum Anschluss aufgefordert worden ist. Wir wollen hieran anschliessend eine Uebersicht über die Organisationen der einzelnen Länder und über die Resultate unserer Agitationstätigkeit geben.

### Amerika (Nord-).

Der I. T. F. angeschlossen ist nur die International Longshoremen, Marine & Transportworkers Association of America mit 47 800 Mitgliedern, die sich in über 600 lokale Gruppen an der Pacific-, Atlantic-Küste und den grossen Seen verteilen. Ausserdem existieren noch folgende Verbände: Fuhrleute mit 78 300, Strassenbahn-Angestellte mit 30 000, Seeleute mit 22 600, Eisenbahn-Telegraphisten mit 15 000, Frachtyerlader und Lagerhauspersonen mit 4 000 Mitgliedern, sowie eine Organi-

sation der Bahnunterhaltungsarbeiter (trackmen or maintenance of way employes), deren Mitgliederzahl uns unbekannt ist. Alle diese genannten Organisationen gehören der American Federation of Labor an. Ein Verein der Eisenbahn-Bureauangestellten und Eisenbahn-Expressboten löste sich im Jahre 1905 auf. Neben diesen Organisationen gibt es noch selbständige Eisenbahn-Bruderschaften (Railway Brotherhoods), von denen die Lokomotivführer ca. 36 000, die Lokomotivheizer 55 000, die Weichensteller 23 000 und die Zugbegleiter 75 000 Mitglieder haben. Selbstverständlich haben wir mit allen Organisationen Verbindung gesucht und auch bei der Mehrzahl derselben gefunden.

Die Union der Seeleute nahm eine Urabstimmung betreffs des Anschlusses an die I. T. F. vor, aber infolge nicht genügender Aufklärung unter den Mitgliedern war die Beteiligung nur schwach, so dass der Anschluss noch verschoben werden musste.

Von der Interior Freight Handlers' and Warehousemen's International Union (Frachtyerlader und Lagerhauspersonen) erhielten wir durch Kameraden Flynn die Mitteilung, dass der Anschluss ihrer Organisation durch eine diesbezügliche Abstimmung unter allen Mitgliedern vollzogen werden kann. Am 18. Januar 1907 fände ihr Kongress statt, dann sollte die Zentraleitung wegen des Anschlusses einen Antrag stellen und die Gründe dafür angeben.

Der Brotherhood of Locomotive Engineers kann sich einem Schreiben des Kameraden Stone der I. T. F. nicht anschliessen, da ihre Statuten es nur erlauben, sich mit den Bruderschaften des Zugpersonals, der Telegraphisten, der Kondukteure und der Lokomotivheizer zu verbinden. Eine ähnliche Antwort gibt der Kamerad Carter von dem

Brotherhood of Locomotive Firemen, aber er schlägt vor, da ihre nächste Convention im September 1906 stattfinden wird, nochmals den Antrag auf Anschluss einzureichen, dann wird er den versammelten Abgeordneten vorgelegt werden, damit diese sich die Sache überlegen können. Von der

Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employes (Strassenbahner) erhielten wir nur Drucksachen, aber noch keinerlei Mitteilung darüber, wie sie sich zu einem Anschluss an die I. T. F. stellen.

Die Fuhrleute und einige Eisenbahnverbände haben auf unsere Aufforderung, sich der I. T. F. anzuschliessen, noch nicht reagiert.

Erwähnen wollen wir noch, dass im Jahre 1905 eine neue Landeszentrale der Gewerkschaften entstanden ist, die von uns als eine Vertretung der amerikanischen Gewerkschaften nicht anerkannt werden kann. Wir erkennen nur die Organisationen an, die entweder der American Federation of Labor angehören, oder die, wie die Eisenbahn-Bruderschaften, selbständige oder unabhängige Organisationen bilden. Bei den letzteren ist nicht ausgeschlossen, dass sie noch der von dem Internationalen Gewerkschaftskongress anerkannten Landeszentrale beitreten werden.

### Amerika (Süd-).

Die Organisationen der Transport- und Verkehrsarbeiter in den südamerikanischen Staaten beschränken sich auf die Hauptorte des Landes, besonders Hafenstädte, wo sie in sich abgeschlossene Gruppen bilden. Die fortwährenden politischen Putschschäden die Organisationen sehr, denn auf einen solchen folgt gewöhnlich die Verhängung des Belagerungszustandes, die Gefangennahme der Arbeiterführer usw., so dass der Aufbau der Organisationen immer von Neuem begonnen werden muss. Im Jahre 1905 war zwei Mal, insgesamt 9 Monate der Belagerungszustand verhängt.

Die Confederacion de Ferrocarrileros in Argentinien ist bis jetzt die einzige Organisation, die sich der I. T. F. angeschlossen hat. Nach schriftlicher Mitteilung zählt die Confederacion 2000 Mitglieder.

Ferner besteht in Buenos-Aires noch eine Vereinigung der Hafenarbeiter, der Strassenbahner, der Fuhrleute und der Seeleute. In Montevideo eine Vereinigung der Hafenarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, und in Rio de Janeiro eine Vereinigung der Hafenarbeiter. Anfangs dieses Jahres sollte ein Südamerikanischer Transportarbeiter-Kongress stattfinden, aber wegen der politischen Wirren im Jahre 1905 ist er noch etwas hinausgeschoben worden, damit sich die argentinischen Organisationen beteiligen können. Wie uns Kamerad Montagnoli von der Sociedad de Resistencia Conductores de Carros aus Buenos-Aires schreibt, soll auf diesem Kongress auch die Frage des Anschlusses der Organisationen an die I. T. F. behandelt werden.

## Australien.

Von den Organisationen dieses Landes ist noch keine der I. T. F. angeschlossen, aber es hat sich ein reger Austausch von Drucksachen und Korrespondenzen zwischen Zentralleitung der I. T. F. und einigen Zentralleitungen australischer Organisationen entwickelt. Die Organisationen der Hafentarbeiter, Eisenbahner, Seeleute, Fuhrleute und Strassenbahner, die Filialen in allen Provinzen des Landes haben, umfassen ungefähr 30 000 Mitglieder. Die „Waterside Workers Gazette“, schreibt (Siehe „Korrespondenzblatt“ Nr. 3, II. Jahrgang), dass gegenwärtig Fusionsbestrebungen unter den Vereinigten Organisationen der Eisenbahner und Strassenbahner, der Hafentarbeiter und Fuhrleute bemerkbar sind, die jedenfalls zu einer Federation der Transport- und Verkehrsarbeiter Australiens führen werden. Nur von den Seeleuten wisse man noch nicht, wie diese sich zu dieser Fusion stellen, jedenfalls würden sich diese nicht anschliessen. Erst wenn dieses Einigungswerk vollbracht ist, dann sei auch der Zeitpunkt gekommen, wo sich die Federation in ihrer Gesamtheit der I. T. F. anschliesst.

## Belgien.

Die Organisation der Hafentarbeiter und Seeleute dieses Landes ist noch schwach, eine Folge des letzten grossen Generalstreiks, an dem die früheren starken Organisationen zu Grunde gingen. In Gent, Antwerpen und Brüssel kehrt das Vertrauen der Hafentarbeiter und Seeleute zur Organisation allmählich wieder. Es bestehen eine Anzahl Gegenorganisationen, die von den Arbeitgebern unterstützt werden. Dadurch haben die auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden Organisationen einen schweren Stand. Die Strassenbahner und Eisenbahner sind gut organisiert, haben aber Einrichtungen, die eher ein Hemmschuh als ein Nutzen für dieselben sind. Ihre oberen Vorgesetzten sind Ehrenmitglieder und Präsidenten ihrer Organisation. Ob sie diese freiwillig wählen oder auf Befehl erhalten, vermögen wir nicht zu behaupten, doch ist uns bekannt, dass ihnen die Koalitionsfreiheit verweigert wird.

## Bulgarien.

In diesem Lande haben sich erst kürzlich die Eisenbahner in eine Zentralorganisation zusammengeschlossen, die, wenn sie sich erst etwas entwickelt haben wird, sich sicher der I. T. F. anschliesst. Wir stehen mit den dortigen Kameraden in reger Verbindung. Andere Transport- und Verkehrsarbeiter-Organisationen bestehen nicht.

## Dänemark.

Die Hafentarbeiter, Kohlenarbeiter, Kutscher, Speicherarbeiter und die Zollarbeiter sind Unterabteilungen des Dänischen Arbeitsmännerverbandes, dagegen haben die Strassenbahn- und Omnibus-Angestellten, die Seeleute, die Schiffsheizer und Eisenbahner selbständige Organisationen, die mit Ausnahme der Strassenbahner und Eisenbahner dem Dänischen Fachverband (gewerkschaftliche Landeszentrale) angeschlossen sind.

Die Eisenbahner wollen den Anschluss an den Fachverband vollziehen; ist dieses geschehen, dann werden sie sich auch der I. T. F. anschliessen. Der Anschluss der Hafentarbeiter, Kohlenarbeiter, Kutscher, Speicherarbeiter und der Zollarbeiter hängt von der Zustimmung des Arbeitsmännerverbandes ab, der diese Angelegenheit wegen ihrer Wichtigkeit auf seinem Kongress zur Entscheidung bringen wird.

Die Organisation der Hafentarbeiter, Seeleute und Schiffsheizer befindet sich infolge der Niederlage im Kampfe gegen die Reeder im Jahre 1902 in einer schwierigen Lage, doch erholen sie sich allmählich wieder von der erlittenen Schlappe. Die Korrespondenz ist in letzter Zeit sehr rege geführt worden.

## Deutschland.

Alle Organisationen der Verkehrs- und Transportarbeiter, als da sind der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter, der Verband der Hafentarbeiter, der Seemannsverband, die freien Organisationen der Eisenbahner und der Verband der Heizer und Maschinisten gehören der I. T. F. an. Die genannten Verbände sind durch einen Kartellvertrag verbunden, dessen Ziel der Zusammenschluss aller Transport- und Verkehrsarbeiter in einer einheitlichen Organisation ist. Dem Transportarbeiter-Verband gehören neben Fuhrleuten, Strassenbahnern usw. auch Handelsangestellte an.

Von dem Verbands der Heizer und Maschinisten, der 11 383 Mitglieder zählt, sind nur die Flussmaschinisten und Heizer, etwa 1000, der I. T. F. angeschlossen. Die übrigen

10 000 Mitglieder verteilen sich auf die Maschinisten und Heizer der Fabrik-, Bergwerks- und anderen gewerblichen Industriebetrieben.

Neben den freien unabhängigen Organisationen der Eisenbahner, von denen sich die eine über Bayern, Württemberg, Baden, Elsass-Lothringen und der Pfalz, die andere über Preussen, Oldenburg, Mecklenburg und Sachsen erstreckt, gibt es noch eine ganze Anzahl Vereinigungen von Eisenbahnern, sowohl in Nord- wie in Süddeutschland, etwa 30, die alle unter dem Protektorat der staatlichen Eisenbahnverwaltungen stehen, von diesen geleitet und gehätselt werden. Vor einigen Jahren ist in Preussen ausserdem ein mit staatsseitiger Unterstützung von 3 Millionen Mark ins Leben gerufener Allgemeiner Eisenbahnverband entstanden, dem alle Rangstufen, vom Direktions-Präsidenten herab bis zum Klossettwärter, sozusagen „freiwillig“ angehören müssen. Die Zersplitterung unter den Eisenbahnern in Deutschland ist ungeheuer, der Druck von oben unerträglich, wer sich in Preussen oder Sachsen der freien Organisation anschliesst, wird entlassen, dagegen wird in Süddeutschland der Organisation nichts in den Weg gelegt.

Ausser den Eisenbahnern hat nur der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter sowie der Verband der Heizer und Maschinisten mit einigen numerisch schwachen gegnerischen und einigen lokalen Verbänden zu kämpfen.

## England.

Die Dock, Wharf, Riverside, and General Workers Union und die Sailors and Firemen's Union traten bei Uebergabe der Geschäfte an die deutschen Kameraden aus der I. T. F. aus, die ersteren wegen angeblich un-demokratischer Einrichtungen in der I. T. F., die letzteren, weil ihre finanziellen Verhältnisse einen weiteren Anschluss nicht gestatteten. In den Reihen der Sailors and Firemen's Union, deren beste Mitglieder aus Deutschen und Skandinaviern bestehen, machen sich in neuerer Zeit wieder Bestrebungen auf Anschluss an die I. T. F. bemerkbar.

Das Executive Comitee der Society of Railway Servants (Eisenbahner) hält die Zeit noch nicht für gekommen, sich der I. T. F. anzuschliessen, steht aber der I. T. F. sehr sympathisch gegenüber.

Das Executive Comitee der Association of Tramway and Vehicle Workers (Strassenbahner und Kutscher) kann den Mitgliedern ihrer Organisation gegenwärtig den Anschluss noch nicht empfehlen, da es nicht ganz einverstanden ist mit dem in Amsterdam getroffenen Beschluss, den Sitz des Zentralrats von London nach Hamburg verlegt zu haben.

Die Union of Dock Labourers (Hafentarbeiter) wird der Anschlussfrage auf der Jahresversammlung näher treten.

Die Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivführer und Heizer) wollte sich in einer Sitzung des Executive-Comitees mit der Anschlussfrage befassen.

Die Stevedores Labour Protection League (Schiffspacker) lehnt den Anschluss ab.

Von mehreren Organisationen erhielten wir Drucksachen usw., aber keine schriftliche Mitteilung, wie sie sich zu unserer Aufforderung, der I. T. F. beizutreten, stellen.

## Frankreich.

Von den französischen Organisationen gehört nur die Federation der Hafentarbeiter der I. T. F. an. Ausserdem gibt es noch eine Federation der Seeleute, mehrere Eisenbahner-Organisationen und einige Vereinigungen von Strassenbahnern, Fuhrleuten und Kutschern.

Das Syndicat National des Travailleurs des chemins de fer (Eisenbahnarbeiter) gehörte schon einmal der I. T. F. an, schied aber im Jahre 1903 noch unter englischer Leitung aus. Unsere Aufforderung, sich wieder anzuschliessen, wurde dahin beantwortet, wenn die Konferenz der Eisenbahner, die vor dem Internationalen Kongress in Mailand stattfindet, beschliessen wird, dass das Internationale Studienkomitee der Eisenbahner nicht weiterbestehen soll, dann schliessen sie sich sofort der I. T. F. wieder an. Der Kassenbestand des Studienkomitees würde dann an die I. T. F. übergehen.

Die Federation der Lokomotivführer und Heizer der P.-L.-M.-Eisenbahn befasste sich auf ihrem 6. Kongress (10. bis 12. Mai 1906) in Besancon mit dem Anschluss. Die Entscheidung ist bis nach der Bildung von Landesgruppen verschoben worden.



Von der Zentraleitung der Federation der Seeleute und von den übrigen Transportarbeiter-Organisationen erhielten wir noch keine Antwort. Mit letzteren fehlt uns noch teilweise jede Verbindung, da wir trotz aller Bemühungen deren Adressen nicht bekommen können. Von der gewerkschaftlichen Landeszentrale wurden wir auf unser diesbezügliches Schreiben nicht mal einer Antwort gewürdigt.

#### Italien.

Es existieren drei Eisenbahner-Organisationen, nämlich Riscatto, Sindicato Operai und Sindicato Machinisti, die sich verschmelzen wollen. Eine andere Eisenbahner-Organisation, die Federazione, löste sich nach dem Streik 1905 auf. Ferner besteht eine Seemanns-Organisation (Federazione) und in einigen Häfen Organisationen der Hafendarbeiter. Ob die Strassenbahner, Fuhrleute usw. auch Organisationen haben, ist uns nicht bekannt. Der I. T. F. angeschlossen ist nur der Riscatto. Die beiden Sindicato werden sich durch die Verschmelzung anschliessen, oder sollte diese nicht zustande kommen, dann wollen beide Organisationen die Sache in ihrem Wirkungsbereich behandeln und zur Entscheidung bringen. Die Leitung der Seemanns-Organisation erklärt, dass ihre Organisation der I. T. F. angehören will, aber ein Anschluss mit der daraus entstehenden Uebnahme der Pflichten ist bis heute noch nicht erfolgt.

#### Niederlande.

Die Hafendarbeiter und Eisenbahner sind der I. T. F. angeschlossen. Ausserdem besteht noch eine Organisation der Seeleute, Maschinisten und Heizer, und einige lokale Vereinigungen von Fuhrleuten und Strassenbahnern, die der I. T. F. noch nicht angehören. Die Hafendarbeiter, Seeleute, Fuhrleute, Maschinisten und Heizer haben kürzlich eine lose Vereinigung gebildet, die den Namen „Nationale Federation von Transportarbeitern“ führt. Die Seeleute beschlossen, sich der I. T. F. anzugliedern. Diesem Beispiele werden auch wohl bald die übrigen Organisationen folgen.

#### Norwegen.

Der Transportarbeiterverband, vorläufig nur erst aus Hafendarbeitern bestehend, ist der I. T. F. angeschlossen. Ferner besteht in Kristiania eine Vereinigung von Strassenbahnern, ungefähr 360 Mitglieder stark. Diese Organisation befindet sich im Anfangsstadium. Eine Organisation der Eisenbahner existiert auch, leider haben wir mit der noch keine Verbindung herstellen können, obgleich wir mehrfach den Versuch dazu gemacht haben.

#### Oesterreich.

Die Eisenbahner und Transportarbeiter (Handelsarbeiter, Schiffsarbeiter, Fuhrleute, Kutscher, Strassenbahner usw.) sind der I. T. F. angeschlossen. Es existieren noch einige Eisenbahner-Organisationen in dem Lande, dieselben stehen aber nicht auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung und kommen deshalb nicht in Betracht. In Triest und Prag besteht eine lokale Vereinigung der Hafendarbeiter. Ob in Triest oder Fiume eine solche der Seeleute existiert, ist uns leider nicht bekannt.

#### Portugal.

Die Hafendarbeiter in Porto und Gaya, und die Strassenbahner in Porto und Lissabon sind der I. T. F. angeschlossen. Ob noch mehr Organisationen existieren, wissen wir nicht.

#### Russland

Wir hatten Verbindung mit den Schiffsarbeitern der baltischen Provinzen (Riga usw.) und den Eisenbahn-Werkstättenarbeitern in Odessa und Rostow a. Don (Südwest-Russland), leider gingen diese Verbindungen durch die letzte grosse Bewegung verloren.

#### Schweden.

Der Transportarbeiterverband (Hafendarbeiter, Seeleute, Kutscher, Fuhrleute, Heizer und Maschinisten) ist der I. T. F. angeschlossen. Der Verband der Eisenbahner will sich der I. T. F. anschliessen. Ob der Verband der Strassenbahner (846 Mitglieder) es ebenfalls will, ist uns leider noch nicht mitgeteilt worden. Ausserdem besteht noch eine Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer.

#### Schweiz.

Von den Organisationen dieses Landes gehört noch keine der I. T. F. an. Es kommen nur Eisenbahnverbände in Betracht und zwar der Verband des Personals Schweiz, Transportanstalten, der Schweizer Zugpersonalverein, die Arbeiter-Union Schweiz, Transportanstalten, sowie der Strassenbahnverband und der Verband des Schweiz. Dampfboot-Personals. Verschiedene Umstände in den Organisationen (z. B. Anschluss an den Schweizer Gewerkschaftsbund, Reorganisation usw.) machten alle unsere Bemühungen, die Schweizer Kameraden zum Anschluss an die I. T. F. zu bewegen, vorläufig illusorisch.

#### Spanien.

Der Verband der Hafendarbeiter und Seeleute ist der I. T. F. angeschlossen. Neben dieser Nationalen Federation existieren noch lokale Vereinigungen von Hafendarbeitern und Seeleuten in einzelnen Häfen des Landes, die wir aber nicht als aufnahmeberechtigt anerkennen können, da sie mit Absicht der Nationalen Federation fern bleiben. Die Organisation der Eisenbahner steckt in den Anfängen, auch gibt es einige lokale Vereinigungen der Fuhrleute in einzelnen Städten des Landes.

#### Ungarn.

Die Fuhrwerker in Budapest sind der I. T. F. angeschlossen. Die Bemühungen dieser Vereinigung, eine Landesorganisation der Transportarbeiter zu schaffen, waren bisher vergeblich, weil die Regierung ihre Genehmigung dazu durch Ignorierung der schon seit Jahren eingereichten Statuten versagt. Den Eisenbahnern ist die Gründung einer Landesorganisation gestattet worden. Sobald die Letzteren es erst ermöglichen können, dann werden sie sich der I. T. F. anschliessen.

Kameraden! An unserem guten Willen, alle in dieser kurzen Uebersicht erwähnten nichtangeschlossenen Organisationen von der Nützlichkeit und Notwendigkeit des Anschlusses an die I. T. F. zu überzeugen, hat es also nicht gefehlt, wir haben getan, was in unseren Kräften stand.

#### Korrespondenzblatt der I. T. F.

Zu einem wichtigen Verständigungsmittel der internationalen Organisationen ist unzweifelhaft das Korrespondenzblatt geworden. Es soll der Information über alle Einrichtungen unserer Organisationen dienen, es soll kurze Darstellungen bringen über die wichtigsten Lohnkämpfe auf unserem Gebiet, über Lohn- und Arbeitsverhältnisse, Gesetzgebung, Arbeiterschutz usw. Die Bedeutung des Korrespondenzblattes wird allseitig anerkannt. Ist der Kongress nun der Meinung, dass das angefangene Werk so weiter geführt werden soll, dann ist unbedingt eine Beitragserhöhung notwendig, denn die Herausgabe des Korrespondenzblattes in drei Sprachen in Verbindung mit den hohen Expeditionskosten machen eine solche notwendig. Ungefähr 50 Proz. der Ausgaben entfallen allein auf das Korrespondenzblatt. Bis jetzt sind 5 Nummern im Jahre 1905 und 3 Nummern in diesem Jahre erschienen, die ein reiches Material für alle agitatorisch tätige Personen enthalten. Das Korrespondenzblatt wurde den nichtangeschlossenen Organisationen bis zu 5 Exemplaren, den angeschlossenen Organisationen in der von ihnen gewünschten Anzahl, regelmässig zugesandt. Die Herausgabe des Blattes hat reiche Früchte getragen.

#### Rundschreiben.

Da das Korrespondenzblatt wegen der Uebersetzungen nur in längeren Zwischenräumen erscheinen kann, so stellte sich die Notwendigkeit heraus, in dieser Zwischenzeit die wichtigsten Mitteilungen durch Rundschreiben bekannt zu geben. Bis jetzt sind 7 Rundschreiben herausgegeben worden. Während das Korrespondenzblatt in deutscher, englischer und französischer Sprache erscheint, werden die Rundschreiben in englischer, deutscher, französischer, skandinavischer, spanischer und italienischer Sprache herausgegeben. Dieses gereicht den Organisationen zum Vorteil, die der englischen, französischen und deutschen Sprache nicht mächtig sind. Da wir auch diesen Organisationen gerecht werden müssen, so sind die Rundschreiben, wenn auch kein vollkommener, so doch ein annehmbarer Ausgleich, was von den betreffenden Organisationen auch dankbar empfunden wird. Aus den angeführten Gründen steht die Nützlichkeit und Notwendigkeit der Rundschreiben unzweifelhaft fest.

## Telegramm-Code.

Neben Korrespondenzblatt und Rundschreiben bedürfen wir noch eines Verständigungsmittels, wohl das wichtigste, das ist der Telegramm-Code. Es bedurfte längerer Zeit, um einen brauchbaren auf alle vorkommenden Fälle im wirtschaftlichen Kampfe anwendbaren Telegrammschlüssel zusammenzustellen. Wir haben teilweise den früheren Telegrammschlüssel unserer englischen Kameraden wiederbenutzt. Der Telegrammschlüssel soll nach und nach in allen Landessprachen übersetzt werden. Wir legen den Delegierten des Kongresses den Telegramm-Code vor und verweisen im übrigen auf den Artikel „Der Ausbau unserer internationalen Berichterstattung“ in Nr. 1 des 2. Jahrganges unseres Korrespondenzblattes. Das Ziel unserer Berichterstattung muss sein, unsere internationale Berichterstattung so auszubauen, dass wir der Mitteilungen der im Dienste des Kapitals stehenden Telegraphen-Bureaus nicht mehr bedürfen, denn die meisten Mitteilungen dieser Bureaus über unsere Kämpfe auf wirtschaftlichem Gebiet sind tendenziös zu Gunsten des Unternehmertums entstellt. Wollen wir uns auf eigene Füße stellen, so müssen der Zentraleitung die Mittel zur Durchführung einer schnellen und praktischen internationalen Berichterstattung zur Verfügung gestellt, also die jetzigen Beiträge erhöht werden.

## Streiks, Boykotts und Aussperrungen.

Die wichtigsten Streiks in der Berichtsperiode waren die umfangreichen Bewegungen der Eisenbahner in Italien, Oesterreich und Russland. Während die Eisenbahner in Russland den gesamten Verkehr durch gewaltsame Mittel lahmlegten, gelang dieses den Eisenbahnern in Italien und Oesterreich teilweise im Personenverkehr und vollständig im Güterverkehr durch die passive Resistenz. Ebenfalls hatten die Hafener- und Secarbeiter in Spanien einen scharfen Kampf mit den Schiffsherren auszufechten. Einen schnellen Sieg errangen die Schiffsmannschaften der Navigazione Generale in Italien, die Schiffsmannschaften in Fiume und Triest, die Hafenerarbeiter an den grossen Seen in Nordamerika, die Eisenbahner in Bulgarien, die Eisenbahner in Schweden und die Strassenbahner in Basel (Schweiz) und Winnepeg (Nordamerika). Einen schweren Stand dagegen hatten die Hafenerarbeiter in Rotterdam, die Hafenerarbeiter in Kragerö (Norwegen), die Hafenerarbeiter in Emden und Swinemünde (Deutschland), die Seeleute in Hamburg und Bremen, die Hafenerarbeiter und Fuhrleute in einzelnen Orten Schwedens, die Eisenbahner in Argentinien und die Hafenerarbeiter in Rosario, Buenos Aires und Montevideo. Einige dieser zuletzt genannten Kämpfe endigten nach längerer Dauer mit einem Siege der Arbeiter, oder mussten nach einiger Zeit als aussichtslos abgebrochen werden. Eine ganze Reihe von erfolgreichen Streiks und Lohnbewegungen kleineren Umfanges haben die Transportarbeiter in Deutschland, Schweden und Oesterreich, die Eisenbahner der Schweiz und in Schweden, und die Hafenerarbeiter in Frankreich und Deutschland zu verzeichnen.

Eine grosse Aussperrung hatten die Hafenerarbeiter in Hamburg wegen der Feier des 1. Mai zu bestehen, die 11 Tage dauerte und 8000 Hafenerarbeiter umfasste.

Die internationale Hilfe musste zwei Mal angerufen werden und zwar bei dem Kampf der Hafenerarbeiter in Rotterdam und Kragerö. Die Unterstützung ging sehr flau ein. In dieser Beziehung muss es noch besser werden. Ueber die Höhe der aufgetragenen Summen siehe Kassenbericht.

Den Boykott zu verhängen wurden wir zwei Mal aufgefordert, nämlich von den Hafenerarbeitern in Norwegen wegen des Kampfes in Kragerö und von der sozialistischen Partei in Argentinien, um einer nochmaligen Verhängung des Belagerungszustandes über Argentinien zu begegnen. Beide Anforderungen wurden von der Zentraleitung abgelehnt.

Dieser Abschnitt unseres Berichts lässt, wenn auch nur andeutungsweise, ahnen, wie gross die Zahl der Kämpfe in der Berichtsperiode war, durch die die Verkehrs- und Transportarbeiter ihre soziale Lage zu verbessern suchten. Leider lassen sich die Erfolge dieser Kämpfe nicht ziffermässig feststellen, da wir den Versuch einer statistischen Aufnahme hierüber noch nicht gemacht haben. So viel steht aber fest, waren auch einige Kämpfe vergeblich und erforderten auch schwere Opfer, die Mehrzahl der Kämpfe waren erfolgreich. Diese Tatsache sollte uns ermutigen und vertrauensvoll in die Zukunft blicken lassen, freilich nicht ohne daran zu denken, wie wir unsere Macht stärken können. Stark und schlagfertig sind wir nur dann, wenn wir starke nationale Verbände der Transport- und Verkehrsarbeiter mit gefüllten Widerstandskassen schaffen, das heisst die Mitglieder zur

Opferwilligkeit erziehen, damit nicht die Kämpfe wegen Mangel an Mittel zum Schaden der Gesamtheit beendigt werden müssen. Wenn diese nationalen Verbände sich der internationalen Transportarbeiter-Federation anschliessen, dann bilden wir eine Macht, die allen Stürmen erfolgreich trotzen kann.

Nur vereinigt sind wir stark!

Hamburg, den 1. Juni 1906.

Hermann Jochade.

## Kassen-Bericht

vom 1. Oktober 1904 bis 1. Juni 1906.

### Einnahmen.

#### Quartalsbeiträge:

#### Hafenerarbeiter in:

Amerika . . . . .	Mk. 1770.00	— bis inkl. III. 1905 bezahlt
Hoboken . . . . .	37.66	— ausgeschieden
Deutschland . . . . .	2383.85	— bis inkl. II. 1906 bezahlt
Belgien . . . . .	70.48	— bis inkl. 1905 bezahlt
Frankreich . . . . .	366.92	— bis inkl. II. 1905 bezahlt
Niederlande . . . . .	421.00	— bis inkl. 1905 bezahlt
Norwegen . . . . .	82.32	— bis inkl. 1906 bezahlt
Portugal . . . . .	67.00	— bis inkl. 1906 bezahlt
Schweden . . . . .	1193.06	— bis inkl. 1906 bezahlt
Spanien . . . . .	193.90	— bis inkl. 1905 bezahlt

#### Eisenbahner in:

Oesterreich . . . . .	1261.72	— bis inkl. I. 1906 bezahlt
Italien . . . . .	1189.35	— bis inkl. I. 1906 bezahlt
Deutschland . . . . .	128.20	— bis inkl. II. 1906 bezahlt
Niederlande . . . . .	24.00	— bis inkl. 1905 bezahlt

#### Strassenbahner, Fuhrleute und andere Transportarbeiter in:

Deutschland . . . . .	4392.06	— bis inkl. II. 1906 bezahlt
Portugal:		
Porto . . . . .	24.00	— bis inkl. 1905 bezahlt
Lissabon . . . . .	29.75	— bis inkl. 1904 bezahlt
Ungarn . . . . .	6.00	— bis inkl. II. 1906 bezahlt

#### Seeleute in:

Deutschland . . . . .	522.80	— bis inkl. III. 1905 bezahlt
Havre(Frankreich) ..	6.00	—

#### Fluss-Maschinisten und Heizer in:

Deutschland . . . . .	140.00	— bis inkl. 1905 bezahlt
	Mk. 14415.70	Mk. 14415.70

#### Für die Eisenbahner der Niederlande von:

Transportarbeiter in Deutschland . . . . .	Mk. 500.00	
Hafenerarbeiter in Deutschland . . . . .	500.00	
Seeleute in Deutschland . . . . .	100.00	1100.00

#### Für Unterstützung des Streiks der Hafenerarbeiter in Rotterdam von:

Transportarbeiter in Deutschland . . . . .	Mk. 1000.00	
Hafenerarbeiter in Deutschland . . . . .	1022.24	
Seeleute in Deutschland . . . . .	200.00	
Seeleute in Italien . . . . .	80.64	
Eisenbahner in Italien . . . . .	100.00	
Transportarbeiter in Oesterreich . . . . .	170.00	2572.88

**Für Unterstützung des Streiks der Hafnarbeiter in Kragerö von:**

Eisenbahner in Italien . . . . .	Mk.	200.00	
Hafnarbeiter der Niederlande . . . . .	„	83.00	
Seeleute der Niederlande . . . . .	„	42.00	
Transportarbeiter in Deutschland . . . . .	„	300.00	
Hafnarbeiter in Schweden . . . . .	„	337.50	
Eisenbahner in Frankreich . . . . .	„	80.64	
Strassenbahner in Porto . . . . .	„	43.60	Mk. 1086.74
			Summa Mk. 19175.32

**Ausgaben:**

<b>Uebersetzungen:</b>			
Englisch—Französisch—Deutsch . . . . .	Mk.	1784.65	
Italienisch—Deutsch . . . . .	„	303.31	
Spanisch—Portugiesisch—Deutsch . . . . .	„	378.45	
Schwedisch—Dänisch—Deutsch . . . . .	„	218.20	
Niederländisch—Deutsch . . . . .	„	4.34	Mk. 2688.95
<b>Drucksachen:</b>			
Aufruf und Statutenvorlage . . . . .	„	58.50	
Statuten, Abrechnung, Fragebogen usw. . . . .	„	199.50	
Flugblätter für die Hafnarbeiter in Norwegen . . . . .	„	13.50	„ 271.50
Korrespondenzblatt Nr. 1 Jahrg. I . . . . .	„	52.50	
„ „ 2 „ I . . . . .	„	157.00	
„ „ 3 „ I . . . . .	„	638.00	
„ „ 4 „ I . . . . .	„	525.00	
„ „ 5 „ I . . . . .	„	744.00	
„ „ 1 „ II . . . . .	„	672.00	
„ „ 2 „ II . . . . .	„	500.00	„ 3288.50
Für Porto . . . . .	„	1022.16	
Für Schriften, Broschüren und Abonnements . . . . .	„	73.01	
Für Bureaueinrichtung und -Material (Schreibmaschine, Schrank, Papier usw.) . . . . .	„	768.96	
Gehalt des Sekretärs bis 1. 7. 06 . . . . .	„	2556.90	
Auslagen des Sekretärs . . . . .	„	11.15	
Für Vertretung während der Inhaftierung des Kameraden Jochade . . . . .	„	100.00	
Bureaumiete, Licht usw. bis 1. 7. 06 . . . . .	„	276.00	
Sitzungen und Kongresse . . . . .	„	543.20	
Guthaben der Hafnarbeiter der Niederlande zurückgezahlt . . . . .	„	300.00	
Guthaben der Hafnarbeiter in Schweden zurückgezahlt . . . . .	„	265.00	
Unterstützung an die Eisenbahner d. Niederlande . . . . .	„	1099.99	
Für die Vorbereitungen zur Eröffnung des Kongresses sehr mangelhaft, die nötigen Utensilien usw. nicht am Platze sind, so verzögert sich der Beginn der Sitzung bis nach 10½ Uhr. . . . .	„	2570.03	
Für den Streik der Hafnarbeiter in Kragerö . . . . .	„	844.90	
Kassenbestand am 1. Juni 1906 . . . . .	„	2495.07	
			Summa Mk. 19175.32

Hamburg, den 1. Juni 1906.

Hermann Jochade.

## Erster Verhandlungstag.

Montag den 25. Juni.

Von 8 Uhr an versammeln sich die Delegierten im Kongresslokal im "Heim der Eisenbahner" in der Via S. Gregorio, sich gegenseitig vorstellend und Grüsse austauschend. Da die Vorbereitungen zur Eröffnung des Kongresses sehr mangelhaft, die nötigen Utensilien usw. nicht am Platze sind, so verzögert sich der Beginn der Sitzung bis nach 10½ Uhr.

Um 10 Uhr 40 Min. eröffnet Genosse Jochade, der Vorsitzende der internationalen Transportarbeiter-Federation, den Kongress mit folgender Ansprache:

„Im Auftrag der Zentralleitung erkläre ich hiermit den V. Intern. Transportarbeiterkongress für eröffnet und heisse alle Delegierte und Gäste herzlich willkommen. Zu erster gemeinschaftlicher Arbeit sind wir nach zweijähriger Pause wieder einmal versammelt, um neue Wege, neue Mittel zu suchen, die wirtschaftliche Lage der Verkehrs- und Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande zu verbessern. Jeder Kamerad, der hier anwesend ist, wird jedenfalls von der Wichtigkeit der Situation durchdrungen sein, denn harte Kämpfe stehen uns noch bevor, manchen Sturmlauf der Land- und Seekapitalisten gegen unsere Organisationen werden wir noch abzuwehren haben, denn je mächtiger unsere Organisationen, desto stärker wird auch der Widerstand auf jener Seite werden. Darum lasst uns in den nächsten Tagen mit Fleiss prüfen, welche Mittel angewendet werden müssen, um unsere internationale Vereinigung widerstandsfähig und zu jeder Stunde schlagfertig zu machen. Wenn Sie sich alle von diesem Gedanken leiten lassen, keinerlei kleinliche Sachen in die Debatte hineinbringen, dann bin ich überzeugt, wird unsere Arbeit für die nächste Zeit Früchte tragen.“

Nach einer kurzen Geschäftsordnungsdebatte wurde die Geschäftsordnung mit einigen Aenderungen angenommen, welche bereits auf dem Kongress in Paris angenommen wurde. (Siehe die angenommene Geschäftsordnung auf Seite 5 dieses Protokolls.)

Betreffend der Tagungszeit des Kongresses werden eine Reihe von Vorschlägen gemacht.

Schliesslich wird, der drückenden Hitze wegen und um den Delegierten Gelegenheit zu geben, in den kühleren Nachmittagsstunden die Ausstellung besuchen zu können, die Zeit der Tagung festgesetzt von 7 Uhr morgens bis 1 Uhr nachmittags.

In das Bureau werden gewählt die Genossen Brodezk-Prag und Zampiga-Genua als Vorsitzende und die Genossen Himpel-Berlin und Jochade-Hamburg als Schriftführer.

Damit ist das Bureau konstituiert; Brodezk übernimmt den Vorsitz.

Die seitens der Zentralleitung aufgestellte Tagesordnung wird nach unwesentlicher Debatte akzeptiert.

Von Wessels-Holland ist die Mitteilung eingegangen, dass sie keinen Delegierten entsenden können und ihre zum Kongress gestellten Anträge unter Nr. 2, 8 und 13 zurückziehen.

Ueber die Zweckmässigkeit der Verhandlung des Antrages 3, gestellt von den Eisenbahnern Italiens, entspinnt sich eine sehr lange Debatte. Die Italiener wollen diesen Antrag als gesonderten Punkt behandelt wissen. Schliesslich beantragt Müller-Hamburg, den Antrag unter Punkt 4 der Tagesordnung in der Diskussion zu behandeln. Mit diesem Antrag erklärt sich Branconi-Italien und der Kongress einverstanden.

Ein Antrag der Seeleute Deutschlands, — in der Vorlage nicht enthalten — „den wirtschaftlichen Kampf und die wirtschaftlichen Kampfmittel der Seeleute“ betreffend, beantragt Müller-Hamburg als Punkt 4d der Tagesordnung zu behandeln; dem stimmt der Kongress debattelos zu.

Weitere Anträge zur Verhandlung werden nicht gestellt; die schon vorher schriftlich eingebrachten Anträge werden bei den verschiedenen Punkten der Tagesordnung mit verhandelt.

Von den Strassenbahnern Amsterdams ist ein Glückwunschsreiben, von den vereinigten Eisenbahnern Neapels und den Eisenbahnern Ungarns sind Begrüssungstelegramme eingelaufen. Die Leitung des Kongresses wird auf Antrag Brodezk-Prag beauftragt, den ungarischen Eisenbahnern die Glückwünsche des Kongresses zu erwidern; das abgegangene Telegramm hat folgenden Wortlaut:

„Der V. internationale Kongress der Transportarbeiter beglückwünscht die Eisenbahner Ungarns zu ihrer Organisation. Schreitet weiter auf diesem Wege. Durch Kampf zum Sieg!“

Des weiteren ist ein Telegramm aus Rom eingegangen vom Abgeordneten Giuseppe Masella. Der Genosse entschuldigt sich, dass er durch die parlamentarische Tätigkeit verhindert sei, den Kongress zu besuchen; er wünscht den Arbeiten des Kongresses den besten Erfolg.

Nummehr, 11½ Uhr, tritt der Kongress in die eigentliche Tagesordnung ein. Das Wort zum 2. Punkt der Tagesordnung:

# Bericht der Zentralleitung

## a) Tätigkeits- und b) Kassenbericht

erhält

Jochade-Hamburg, derselbe führt aus: Kameraden! Bevor ich den eigentlichen Bericht erstatte, wird es notwendig sein, Ihnen die Antworten der Organisationen bekanntzugeben, die unserer Aufforderung, den Kongress zu beschicken, nicht Folge leisten konnten.

Der Kamerad Jäpelt von der Organisation der Schiffsheizer in Dänemark schreibt, dass sie diesmal noch keinen Delegierten entsenden können, da ihre Geldmittel dazu nicht ausreichen. Ihre Hauptaufgabe sei jetzt, die bei der grossen Bewegung im Jahre 1902 zugrunde gerichtete Organisation wieder aufzubauen. Sei dies geschehen, dann werden sie keinen Augenblick zögern, den in der I. T. F. vereinigten Kameraden die Hand zum Bunde zu reichen. Sie haben jetzt wieder 900 Mitglieder beisammen und ihre Kassenverhältnisse bessern sich von Tag zu Tag.

Ebenfalls schreibt uns der Kamerad Andersen von der Organisation der Seeleute in Dänemark, dass sie keinen Delegierten entsenden können, weil sie augenblicklich viel zu tun haben, um die Seeleute zu vereinigen und er sei allein. Er sendet den Delegierten des Kongresses die brüderlichsten Grüsse mit dem Wunsche, dass die Beratungen des Kongresses auch zum Wohle der seemännischen Arbeiter ausfallen mögen.

Die Leitung des norwegischen Hafen- und Transportarbeiterverbandes lässt uns durch ihren Vorsitzenden Kameraden Nilsen mitteilen, dass sie bedauern, unter den jetzigen Verhältnissen keinen Repräsentanten schicken zu können, obwohl sie es gerne möchten. Der Grund ist der, dass sie sich jetzt allorts im Lande zur Wahl vorbereiten und sie hoffen, diesmal für die Arbeiterpartei ein günstiges Resultat zu erzielen. Sie wünschen den Delegierten des Kongresses viel Glück zu ihrer Arbeit, den grossen Gedanken zu fördern: Die Befreiung der Arbeiter über den ganzen Erdenrund.

Der Kamerad Fox, Sekretär der Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer in England, schreibt, dass sie keinen Delegierten entsenden werden, wünscht uns aber einen recht guten Erfolg.

Kamerad Keefe, Präsident der Hafenarbeiter in Amerika, bedauert sehr, dass ihre Organisation auf dem Kongress nicht vertreten sein wird.

Die Seeleute in Frankreich sind deshalb nicht auf diesem Kongress vertreten, weil die Zentralleitung in Marseille finanziell nicht in der Lage ist, Vertreter entsenden zu können. Die Syndikate führen nur einen ganz geringen Prozentsatz ihrer Einnahmen an die Zentralleitung ab, so dass diese kaum imstande ist, ihre laufenden Ausgaben damit zu decken. Der Kamerad Rivelli-Marseille legt in einem ausführlichen Schreiben an uns die gegenwärtige Situation klar und bedauert sehr, dass es der Zentralleitung aus den schon angeführten Gründen unmöglich ist, einen Vertreter zu entsenden, obgleich die Syndikate nicht an Geldmangel leiden. Da die französischen Seeleute vor einer grossen Bewegung stehen, so ist es doppelt bedauerlich, dass dieselben diese Gelegenheit, den internationalen Kongress zu beschicken, nicht benutzen, um eine Verständigung mit den Vertretern der seemännischen Arbeiter anderer Länder herbeizuführen.

Die Groupe syndical des travailleurs des chemins de fer de l'Etat (Eisenbahner) in Frankreich lässt durch Kameraden Bouleau mitteilen, dass sie augenblicklich nicht berechtigt sind, an dem Kongress teilzunehmen. Diese Angelegenheit würde aber auf ihrem Jahreskongress, der am 15. und 16. Juni l. J. in Paris stattfindet, vorgelegt werden. Die Benachrichtigung ist bis heute ausgeblieben.

Die Vereinigung der Heizer und Matrosen in Cadix-Spanien ist in Ermangelung an Mitteln nicht imstande, Delegierte für den Zweck der Vertretung zu entsenden.

Gleichfalls schreibt uns Kamerad Louis Zurda Olivares-Barcelona, Vertreter der spanischen Eisenbahner, dass es ihnen wegen Geldmangel unmöglich ist, auf dem Kongress vertreten sein zu können.

Kamerad Wilson, Präsident der Vereinigung englischer Seeleute, würde gerne an dem internationalen Kongress teilnehmen, aber gegenwärtig haben sie, wie er uns schreibt, zwei wichtige Gesetzesentwürfe im Parlament zu verhandeln, die seine ganze Aufmerksamkeit erfordern. Deshalb kann er gegenwärtig der Organisationsarbeit der Vereinigung der Seeleute sehr wenig Zeit widmen und muss daher der Kamerad Cathery nicht allein seine eigene, sondern auch die von Wilson als Organisator mit übernehmen. Wenn sie es aber bis zum 24. Juni l. J. noch einrichten können, einen Dele-

gierten nach Mailand zu schicken, so werden sie es tun, aber wir dürfen nicht bestimmt darauf rechnen.

Die Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer in Italien will, wenn eine Vereinigung der drei Eisenbahnerorganisationen auf dem in Rom von 10. bis 15. Juni l. J. bereits stattgefundenen Kongress nicht zustande kommen sollte, auf ihre Rechnung einen Delegierten senden.

Vom Kameraden Germer in Antwerpen erhielten wir die Mitteilung, dass anfangs Juni eine Landeskonferenz der belgischen Hafenarbeiter in Antwerpen stattfinden würde, auf der auch die Delegation zum internationalen Kongress besprochen werde. Von dem Resultate wollte man uns sofort Mitteilung machen. Eine Nachricht steht bis heute noch aus.

Der Verein Schweizer Bahnhofs-Portiere lehnt eine Beteiligung an dem internationalen Kongress ab. Auch glaubt der Präsident dieser Vereinigung B. v. Arb nicht, dass das fest angestellte Personal mit den Arbeitern paktieren werde. Auf ihrer letzten Generalversammlung sei beschlossen worden, von einem Beitritt zur I. T. F. abzusehen.

Die Vereinigung der Strassenbahner in Porto (Portugal) kann den Kongress nicht beschicken, sind aber damit einverstanden, wenn ein anderer Vertreter, den die Zentralleitung bestimmen soll, das Mandat übernimmt.

Die Vereinigung der Strassenbahner in Lissabon (Portugal) bedauert, keinen Vertreter entsenden zu können.

Die Vereinigung der Hafen-, Fluss- und Dockarbeiter in England lehnt die Entsendung von Delegierten zum Kongress ab. Der Sekretär Ben Tillet dieser Organisation schreibt, dass sein Exekutivkomitee sich nicht mit der Föderation vereinigen kann, so lange sie auf den gegenwärtigen Grundlagen geleitet wird, die undemokratisch sind. Er hofft aber, dass der Kongress erfolgreich und unserer Sache im allgemeinen von Nutzen sein werde.

Kamerad Bell, Generalsekretär der Vereinigung der Eisenbahner Englands, bedauert, mitteilen zu müssen, dass sie keine Delegierte zur Teilnahme an dem Kongress entsenden, bis das Exekutivkomitee die Zeit für gekommen hält, sich der I. T. F. anzuschliessen. Kamerad Bell hofft, dass der Kongress sich recht erfolgreich gestalten wird und gute Resultate zeitigen möge.

Die Groupe Syndical der Heizer und Maschinisten der Eisenbahn de l'Etat Frankreichs kann keinen Delegierten entsenden, weil die Organisation noch zu jung ist.

Ebenfalls kann die Föderation der Maschinisten und Heizer der P. L. M. in Frankreich keinen Vertreter entsenden.

Die Leitung der ungarischen Eisenbahnarbeiter schrieb uns Ende Mai, dass ein Beschluss zur Teilnahme an dem Kongress noch ausstehe.

Die österreichischen Transportarbeiter können wegen der starken Inanspruchnahme der Verbandskasse durch die letzten Kämpfe keinen Vertreter senden. Die Verbandsleitung bittet, diese Erklärung zur Kenntnis nehmen zu wollen.

Die Vereinigung der Hafenarbeiter in Porto- und Gaja-Portugal überträgt ihr Mandat dem Kameraden Jochade. Auf dem letzten internationalen Kongress in Amsterdam hatte der Kamerad Ben-Tillet das Mandat dieser Vereinigung übernommen, ob es heute wieder geschehen soll, indem der Kamerad Jochade das Mandat übernimmt, wird der Entscheidung des Kongresses bedürfen.

Die Vereinigung der Hafenarbeiter in Montevideo-Uruguay hat sich mit den Fragen des Kongresses beschäftigt. Bestimmte Mitteilungen sind uns aber nicht zugegangen.

Der Generalsekretär Maxwell der Vereinigung der Eisenbahnkondukteure von Amerika antwortet auf unsere Kongressladung, dass ihre Organisation keine Vorkehrungen getroffen habe, beim internationalen Transportarbeiter-Kongress vertreten zu werden.

Die Seemannsorganisation der Niederlande ist wegen finanzieller Schwierigkeiten nicht imstande, einen Abgeordneten zu senden, doch haben sie sich im Prinzip dazu entschlossen, der I. T. F. beizutreten; den Zeitpunkt des definitiven Beitritts können sie aber noch nicht feststellen. Von der Vertretung ihrer Organisation durch einen Abgeordneten, der in ihrem Betriebe nicht bekannt ist, sehen sie ab.

Dieses sind die Antworten, die wir auf unsere Kongress-einladungen erhielten. Sie sehen, Kameraden, wir haben unser Möglichstes getan, um einen der Wichtigkeit unserer Federation entsprechenden Kongress zustande zu bringen. Leider müssen wir konstatieren, dass manche Organisationen in Dänemark, England und Amerika es nicht der Mühe wert hielten, auf unser Schreiben zu antworten.

Kameraden! Der Tätigkeitsbericht liegt Ihnen in drei Sprachen gedruckt vor, und ist derselbe so ausführlich gehalten, dass es einer weiteren mündlichen Berichterstattung eigentlich nicht mehr bedarf. Aber ich möchte noch auf einige wichtige Ausführungen in dem Bericht speziell aufmerksam machen. Zunächst ist der Fortschritt unserer Föderation beachtenswert, denn innerhalb 20 Monaten stieg die Mitgliederzahl von 77 672 auf 207 231; also eine Zunahme von 129 559. Diese Mitgliederzahl hat sich nach Fertigstellung des Berichtes noch vergrößert, indem auch die italienischen Seeleute den Beitritt erklärt haben. Es bedarf noch der Erklärung seitens der Leitung des italienischen Seemannsverbandes, mit wie viel Mitgliedern sie sich der Föderation anschliessen gedenken.

Ferner bitte ich genau zu beachten, was in dem Bericht über das „Korrespondenzblatt“, die Rundschreiben, den Telegramm-Code und Streiks, Boykotts und Aussperungen gesagt ist. Die bisher erschienenen Korrespondenzblätter und der Telegramm-Code liegen zur Einsichtnahme vor, letzterer nur für die Mitglieder unserer Föderation. Von der ersten Nummer des Korrespondenzblattes sind nur 100 Exemplare hergestellt worden. Es sollte dies nur eine Probenummer sein. Nachträglich wurde die erste Nummer vielfach nachverlangt, um den ersten Jahrgang komplett zu haben, so dass die Zentralleitung beschloss, die Nummer 1 nochmals drucken zu lassen, welches aber aus Rücksichtnahme auf unsere Finanzen noch nicht geschah. Nach dem Kongress soll die Nummer 1 aber sofort gedruckt werden.

Der Telegramm-Code ist vorläufig in französischer, englischer und deutscher Sprache fertiggestellt. Es wird notwendig sein, den Code auch in dänischer, italienischer, spanischer und portugiesischer Sprache anzufertigen, damit diese wichtige Einrichtung glatt funktioniert.

Der Telegramm-Code soll am 1. Juli 1. J. in Kraft treten. Diese Einrichtung wird uns in den Stand setzen, die internationale Föderation noch kampffähiger und schlagfertiger zu machen als bisher.

Berichtigend habe ich noch mitzuteilen, dass die Zentralleitung der Seeleute in Frankreich nach Fertigstellung des Berichtes in einem ausführlichen Schreiben die Situation in ihrer Organisation klar legte. Es trifft das also nicht mehr zu, was in dem gedruckt vorliegenden Bericht von den Seeleuten unter Frankreich gesagt ist. (Siehe Seite 10 des Protokolls.) Ebenso verhält es sich mit den Eisenbahnern unter Amerika. Von der Leitung der Lokomotivheizer und der Leitung der Kondukteure gingen uns ausführliche Berichte zu. Die Vereinigung der Kondukteure habe ich ganz vergessen unter Amerika mit aufzuführen, diese Vereinigung zählt 38 000 Mitglieder. (Siehe Seite 8 des Protokolls.)

Anschliessend hieran werde ich auch gleich einiges über den Kassenbericht sagen. Der Kassenbericht liegt Ihnen ebenfalls gedruckt vor. Aus der Aufstellung können sie sich überzeugen, dass wir für die Berichtsperiode an Quartalsbeiträgen 14 417.70 Mk., an Unterstützung für die Eisenbahner der Niederlande 1100 Mk., für den Streik der Hafnarbeiter in Rotterdam 2572.88 Mk. und für den Streik der Hafnarbeiter in Kagerö 1086.74 Mk. vereinnahmten. Die Gesamteinnahme beträgt 19 175.32 Mk. Die Ausgabe beträgt 16 680.25 Mk., so dass am 1. Juni 1. J. einbarer Kassenbestand von 2495.07 Mk. vorhanden war. Nach der Fertigstellung des Berichtes sind noch folgende Beiträge eingegangen: Von den niederländischen Eisenbahnern für das I. und II. Quartal 1906 12 Mk., von den niederländischen Hafnarbeitern für das I. und II. Quartal 1906 45.34 Mk., von den italienischen Seeleuten à conto für das II. Quartal 1906 80.64 Mk., von den Hafnarbeitern Amerikas für das IV. Quartal 1905 und das I. Quartal 1906 1020 Mk. und von den Seeleuten Deutschlands für das IV. Quartal 1905 und das I. und II. Quartal 1906 201 Mk. Durch diese nachträglichen Eingänge erhöht sich der bare Kassenbestand auf 3854.05 Mk. Mit ihren Beiträgen restieren noch die Strassenbahner in Lissabon, die Hafnarbeiter in Frankreich und die Transportarbeiter in Oesterreich. Die letzteren haben um Stundung nachgesucht, weil sie durch die vielen Kämpfe in letzter Zeit ausserstande sind, ihren Verpflichtungen der I. T. F. gegenüber prompt nachzukommen. Die Leitung der Strassenbahner in Lissabon antwortete auf mein Schreiben, dass sie sofort bezahlen, wenn ich ihnen mitteile, wie viel sie zu bezahlen haben. Die Hafnarbeiter Frankreichs sind mit ihren Beiträgen ja sehr im Rückstande, aber der Kamerad Trémoulet-Rochefort machte mir die Mitteilung, dass der rückständige Betrag, der 313.75 Frcs. beträgt, mir von ihrem Delegierten auf dem Kongress eingehändigt werden solle.

Kameraden! Ueber die prompte Beitragsentrichtung kann ich mich nur lobend aussprechen. Alle Organisationen haben getan, was in ihren Kräften stand. Dadurch war es auch möglich, den Fortschritt zu erzielen, den wir erzielt haben. Unterstützen Sie auch ferner die Zentralleitung durch prompte Beitragsentrichtung, dann wird diese auch im Interesse des internationalen Zusammenschlusses aller Transport- und Verkehrsarbeiter erfolgreich tätig sein können. Auf einen Umstand muss ich Ihre Aufmerksamkeit noch lenken und das betrifft den Streik der Hafnarbeiter in Kragerö. An Unterstützung für dieselben gingen ein 1086.74 Mk., abgeführt wurden 844.90 Mk., so dass noch 241.84 Mk. in der Zentralkasse vorhanden sind. Die 241.84 Mk. gingen grösstenteils noch ein, wie der Streik schon beendet war. Was soll nun mit der Summe geschehen? Soll diese Summe den betreffenden Organisationen wieder zurückgegeben werden oder soll diese Summe als Fonds für einen künftigen Fall bestehen bleiben, oder soll die Summe noch an unsere norwegischen Kameraden abgeführt werden? Darüber müssen Sie beschliessen.

Nach Lage der Situation sowie den immer mehr zunehmenden Arbeiten, womit auch die Ausgaben höher werden, ist eine Beitragserhöhung dringend notwendig. Geben Sie der Zentralleitung die Mittel in die Hände, dann wird diese auch so zu arbeiten vermögen, wie es im Interesse der gesamten Arbeiter des Transport- und Verkehrswesens zu Wasser und zu Lande notwendig ist.

Die Diskussion über den erstatteten Bericht wird eröffnet. Beabsichtigt war seitens der Zentralleitung, die Debatte nur über den gehörten Bericht und die Tätigkeit der Zentralleitung stattfinden zu lassen; über den im Bericht gestreiften Punkt „Erhöhung der Beiträge“ sollte besonders verhandelt werden. Dies den nicht deutsch sprechenden Delegierten verständlich zu machen, war infolge der äusserst mangelhaften Uebersetzung des Deutschen in die anderen Sprachen und umgekehrt, zunächst ganz unmöglich. Und so drehte sich die ganze Diskussion fast ausschliesslich um die Beitragserhöhung, während zum Bericht der Zentralleitung und über die Tätigkeit derselben keinerlei Einwendungen gemacht wurden.

Als erster Diskussionsredner erhält das Wort Döring-Hamburg. Derselbe beantragt, dass die übrig gebliebene Summe (241.84 Mk.) von der Abrechnung des Streiks der Hafnarbeiter in Kragerö der Zentralkasse überwiesen wird. Der Antrag wird debattelos genehmigt.

Pfeifer-Budapest erklärt: Die Eisenbahner Ungarns haben sich fest organisiert. Wir haben jetzt drei Organe in verschiedenen Sprachen, die sämtlich wöchentlich erscheinen. In nächster Zeit wird noch ein italienisches Blatt hinzukommen. Die Mitgliederzahl unserer Organisation beträgt z. Zt. 15 000, doch hoffen wir, am Ende dieses Jahres bestimmt die Zahl 20 000 zu erreichen. Der Verband wird sich in der allernächsten Zeit der I. T. F. anschliessen. (Allseitiges Bravo.)

Guérard-Frankreich: Die Zentralleitung geht meiner Ansicht nach nicht ökonomisch vor. Im Bericht der Zentralleitung ist darauf hingewiesen, dass noch mehrere grössere Organisationen sich anschliessen werden. Dadurch erhält die I. T. F. noch reichliche Mittel und macht die Erhöhung der Beiträge unnötig.

Branconi-Mailand: Mit den Ausführungen des Genossen Guérard bin ich durchaus einverstanden; für eine Erhöhung der Beiträge bei den Eisenbahnern kann ich nicht plädieren.

Carosini-Genoa: Auch ich schliesse mich den Ausführungen meiner beiden Vorredner an. Die Beiträge sind schon jetzt viel zu hoch. Dieses beweist, unter anderem, dass eine Anzahl Organisationen keine Delegierten zum Kongress entsenden können.

Perez-Spanien erklärt sich mit den Ausführungen der Delegierten aus Frankreich und Italien einverstanden.

Guérard-Frankreich: Wenn eine Beitragserhöhung von 3 auf 4 Pfennig für die Eisenbahner gefordert wird, kann ich mich damit einverstanden erklären. Für die Seeleute, die jetzt schon 6 Pfennig zahlen, muss die Erhöhung jedoch unterbleiben. Redner stellt einen Antrag im Sinne seiner Ausführungen.

Branconi-Mailand: Auf Grund der letzten Ausführung des Genossen Guérard muss ich erklären, dass eine Erhöhung der Beiträge für die Eisenbahner absolut unmöglich ist.

Lindley-Stockholm: Die Beiträge für die „Internationale“ sind so gering, dass dieselbe nicht in Stande

sein wird, ihren Aufgaben gerecht zu werden. Schon in Paris ist auf die Notwendigkeit hoher Beiträge hingewiesen worden. Ich halte es für praktisch, wenn zunächst einmal die Vertreter der einzelnen Organisationen erklären würden, in welcher Höhe dieselben Beiträge abführen könnten.

Carosini-Genua: Meine Organisation ist ausserstande, mehr als bis dato zu leisten. Bei einer Erhöhung der Beiträge wären wir entweder gezwungen, aus der I. T. F. auszuscheiden oder aber weniger Mitglieder anzugeben. Ich appelliere an die Grossmüt derjenigen Organisationen, die instande sind, hohe Beiträge zu leisten; vielleicht zahlen diese Extrabeiträge.

Lindley-Stockholm: Wir erhöhen die Beiträge im schwedischen Transportarbeiterverband um 45 Cents und sind deshalb in der Lage, höhere Beiträge leisten zu können. Wenn die Italiener ebenso verfahren, dann sind deren Schwierigkeiten beseitigt.

Branconi-Mailand: Die finanziellen Schwierigkeiten sind entstanden dadurch, dass die englischen Organisationen aus der I. T. F. ausgetreten sind. (Widerspruch der deutschen Delegierten.) Ich beantrage, Schluss in dieser Debatte zu machen. Ferner bitte ich, dem Zentralkomitee für dessen Tätigkeit für die verflissene Periode den Dank des Kongresses abzustatten und dem Vorstand (Zentraleitung) das Absolutorium zu erteilen.

Diese beiden Anträge werden einstimmig angenommen. Damit ist der Bericht zu Punkt 2 der Tagesordnung erledigt.

Während der Verhandlungen über den Geschäftsbericht sind jedoch noch schriftliche Berichte der Eisenbahner Argentiniens und Schwedens eingelaufen. Diese Berichte, die nicht zur Debatte gestanden haben, haben folgenden Wortlaut:

„Kurze Memoiren über die Bewegung und Organisation der Eisenbahner in der Republik Argentinien (Süd-Amerika) für den internationalen Kongress der Transportarbeiter.

Die Organisation der Eisenbahner in der Republik Argentinien besteht seit wenigen Jahren; sie hebt sich indessen von Tag zu Tag in moralischer und solidarischer Beziehung. Es gibt sich daselbst eine intensive Bewegung mit Rücksicht auf die Klassen-Interessen kund und erfolgreiche Kämpfe wurden geführt. Der letzte dieser Kämpfe sowie der Streik der Eisenbahnwerkstätten-Arbeiter von Banfield und Sola, der 55 Tage währte, wurden mit wahren Enthusiasmus und solidarisch geführt und schliesslich mit vollständigem Siege beendet, indem die Eisenbahnverwaltung des Südens das gesamte streikende Personal mit einer allgemeinen Gehaltserhöhung von 10-20 Proz. wieder einstellen musste und eine gründliche Systematisierung der Lehrlinge vorgenommen wurde nebst manchen anderen wichtigen Einzelheiten.

Bei genanntem Personal der Eisenbahnwerkstätten des Südens hatte sich die erste Bewegung und Auflehnung kund getan; es sind schon 11 Jahre her, wo in diesen Werkstätten der erste richtige Streik ausbrach, der drei Monate währte. Die Gesellschaft hatte in Italien 600 Arbeiter angeworben unter dem Vorwande, dass sie das Personal vermehren wolle, während sie in Wahrheit daran dachte, ihre Werkstätten wieder zu eröffnen und den Widerstand der Streikenden zu brechen, die schon fast zu weichen begannen, da ihre Kräfte erschöpft waren. (Glücklicherweise wurden die italienischen Arbeiter, sobald sie am Platze angelangt waren, ihre Täuschung gewahr und der traurigen Aufgabe, die sie erfüllen sollten. Sie machten daher gemeinsame Sache mit den Streikenden und die Gesellschaft musste sich zu Bewilligungen herbeilassen, die zum grossen Teile die Missstände beseitigten.

Diese erste Bewegung hätte unmittelbar eine Organisation zur Folge haben sollen, denn die neu hinzutretenden Arbeiter boten eine kräftige Verstärkung; doch dies traf nicht ein. Von einigen Eifrigen wurden zwar Versuche gemacht, doch waren diese fruchtlose Bemühungen. Erst sechs Jahre später wurde die Arbeit der Organisation aufgenommen, und diesmal mit wahren Ernst und mit Ausdauer. Es wurden in den verschiedenen Eisenbahnzweigen Gesetze geschaffen, die dazu beitrugen, den Arbeitern die Notwendigkeit der Vereinigung der Eisenbahner klarzustellen; diese Gesetze begünstigen, halten und dirigieren die Bewegung. Seit drei Jahren besitzt die Organisation ihr eigenes offizielles Organ „El Ferrocarrilero“, das

eine aktive Propaganda ausübt und die Interessen der Gewerkschaft intensiv verfolgt.

Alle Eisenbahnlinien der Republik Argentinien sind von Spekulativgesellschaften besetzt — die argentinische Central-Eisenbahn, die Nord-Centrale, die Centrale Cordoba, die Süd-Eisenbahn, die Ost-Eisenbahn, die Pacific, Rosario etc. — sie alle sind von der argentinischen Regierung in Privatbesitz von Spekulanten übergegangen, und zwar ohne jeglichen Vorbehalt. Deshalb haben die Eisenbahner keinerlei Garantie, keine Sicherheit für eine feste Anstellung.

Kaum lässt sich im argentinischen National-Parlament die erste vereinzelt Stimme zugunsten der Proletarier-Interessen vernehmen, als sie auch schon ungehört verhallt. Es haben also die Eisenbahner, wie auch die übrigen Arbeiter, keine Arbeiterschutzgesetzgebung; sie sind nur auf die Gnade der Kapitalisten angewiesen. Folglich ist es natürlich, dass sich nunmehr die Eisenbahner nur auf die Stärke ihrer Organisation verlassen.

In allen Eisenbahnzentren, wo sich Bau- und Reparaturwerkstätten befinden, treten die Bewegungen nacheinander mit befriedigendem Ausgang auf, dank der Solidarität und Organisation. Wenn indessen unter dem Werkstätten-Personal ein vielversprechender, lobenswerter Aufschwung zu konstatieren ist, so ist dies beim Maschinen-Personal leider nicht der Fall; dieses ist sozusagen noch unorganisiert.

Eine Gruppe eifriger Maschinisten und Heizer hat versucht, die apathischen Kollegen zur Vereinigung anzuspornen, indem sie die erste Nummer der Propaganda-Zeitung „El nuevo Conductor“ herausgab. Auf diese Weise hofft man, dass auch das Maschinenpersonal sich organisieren und gegen die Tyrannei der kapitalistischen Spekulation sich auflehnen wird, die dasselbe zu unterdrücken sucht.

Und dass hier eine wahre Tyrannei herrscht, dies zu beweisen genügt wohl die Tatsache, dass die Gesellschaft der Ost-Eisenbahn, welche die älteste und mächtigste in Argentinien ist, dass diese Gesellschaft, die ihren Aktionären die grössten und glänzendsten Anteile bietet, ihrem Personal geradezu lächerlich geringe Löhne zahlt. Es gibt daselbst Angestellte an kleinen Stationen (und zwar zu Hunderten), die wie eine Maschine funktionieren müssen. Tag und Nacht arbeiten und mit 50 Pesos monatlich besoldet werden, was in Anbetracht der dortigen Lebensverhältnisse ungefähr der Summe von 70 Frs. gleichkommt. Es sei erst gar nicht der Sklaverei und der Entbehrungen der armen Parias erwähnt, die sich längs der Linien befinden; ihnen fehlt es an Schulen zur Erziehung ihrer Kinder und vielem anderen.

Unter dem Personal der verschiedenen Netz- und Mittelpunkte sind kaum ein Fünftel als Argentinier zu bezeichnen. In den mechanischen Werkstätten arbeitet ein grosser Teil Italiener, der Rest sind Spanier, Franzosen, Deutsche und Engländer; unter dem Maschinenpersonal wimmelt es von Engländern und Spaniern.

Diese Verschiedenheit der Nationalitäten, Sprachen und Sitten war wohl die Ursache, dass sich die Organisation verzögerte. Aber nun hat sich überall die Notwendigkeit einer Vereinigung der Kräfte fühlbar gemacht und angesichts der Ausbeutung der kapitalistischen Spekulanten bahnt sich ein Gefühl den Weg, das den sprachlichen und Rassen-Schwierigkeiten trotz und die Arbeiter sämtlicher Nationen zu einer Familie vereinigt, welche dem Siege ihrer Emanzipation entgegengeht.

Mailand, den 23. Juni 1906.

Enrico Leonardi.“

Der Bericht des schwedischen Eisenbahner-Verbandes, der vom Kameraden Lindley-Stockholm überreicht wurde, hat folgenden Wortlaut:

„Zu Anfang des Jahres 1905 zählte der Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner) 7660 Mitglieder; seitdem hat der Verband bis zum heutigen Datum nahezu 12 000 Mitglieder erreicht. Die Hauptursache dieser Vermehrung lag in einigen erfolgreichen Lohnbewegungen sowie in einigen glücklich hintertriebenen Angriffen auf die Organisation seitens der Gegner.

Infolge einer eingereichten Lohnforderung ersuchte der vollziehende Direktor der Upsala-Gefle-Bahn, seinem Personal zu verbieten, dass es unserem Verband angehört. Um das Personal zum Gehorsam zu zwingen, reiste er mit einigen höheren Eisenbahnbeamten mit Extrazug die Linie entlang. Doch das ganze Personal stand zusammen und der Versuch der Direktion verlief ganz resultatlos.

Um derartigen Versuchen für die Zukunft vorzubeugen, reichte unser Verband an die Eisenbahndirektion ein Gesuch ein, dass diese öffentlich erkläre, dass das Vereinsgesetz fernerhin nicht im geringsten verletzt werde. Für den Fall, dass der Verband nicht innerhalb einer bestimmten Zeit im Besitze einer befriedigenden Antwort wäre, erklärten wir uns zu Gewaltmassregeln bereit.

Auf diese Vorstellung hin antwortete die Eisenbahndirektion, dass es niemandem unter dem Personal verwehrt werden könne, derjenigen Organisation anzugehören, der er anzugehören wünscht. Desgleichen versprach man dem Personal, die Lohndarstellung zu behandeln. Der hier besprochene Konflikt ist im Korrespondenz-Blatt vom 15. Februar 1906 erwähnt.

Im April dieses Jahres reichte das Personal von Malmö-Ystad die Forderung betreffs eines neuen Lohnsatzes ein. Dieses Personal hatte schon früher mehrmals, doch ohne Erfolg, im Namen des Personals und nicht der Organisation, Vorstellungen betreffs Lohnverbesserungen gemacht. Die Eisenbahn ist hauptsächlich im Besitz und steht unter der Leitung schottischer Adelige. Auf die Vorstellung unserer Organisation erhielt das Personal zum erstenmal Antwort, dass ein neuer Lohnsatz ausgearbeitet werden solle. Da das Personal eine bestimmte Antwort forderte, erhielt dasselbe eine vorläufige Extrazulage nebst dem Versprechen, dass, sobald die Lohnverrechnungen der Vorstadtbahnen geordnet wären, auch dem Malmö-Ystad-Personal ein neuer Lohnsatz bewilligt würde. Daraufhin entgegnete das Personal, dass es ihm nicht um einen neuen Aufschub, sondern um eine befriedigende Lohnerhöhung zu tun sei und dass, falls diese nicht bewilligt würde, sie die Arbeit niederlegen müssten. Da die Eisenbahnverwaltung auf ihrem Standpunkt verharrte, wurde der Betrieb einfach eingestellt und kein einziger unter dem Personal trat als Verräter auf.

Auf Initiative der Regierung wurden gleichwohl Verhandlungen mit der Eisenbahndirektion eingeleitet, nachdem der Streik fünf Tage gedauert hatte. Bei diesen Verhandlungen wurde dem Personal ein neuer Lohnsatz zugesichert nebst einer Kollektiv-Vereinbarung auf drei Jahre. Als Erhöhung erhielt das Personal durchschnittlich 317 Kronen (1 Kr. = 1,12 $\frac{1}{2}$  Mark) jährlich. Die höchste Erhöhung belief sich auf 560 Kr. für die Person.

Ogleich diese Entscheidung erst vor einem Monat getroffen wurde, hat der Verband seitdem bei drei anderen Eisenbahnen mit ungefähr dem gleichen Resultat Lohnerhöhungen mit kollektiven Vereinbarungen durchgesetzt.

Ausserdem sind zur Zeit dieser Lohnbewegungen eine Eisenbahndirektion sowie ein Direktor der Staatseisenbahn gezwungen worden, einen Untersuchungskommissär einzusetzen und zwar anlässlich zweier entlassener Mitglieder. Das Resultat dieser Untersuchungen war, dass ein Mitglied von der Eisenbahndirektion wieder aufgenommen werden musste, während der andere sich überwiesener Weise im Dienste vergangen hatte, wie aus der Arbeit der Untersuchungskommission hervorging. Daher konnte seine Entlassung nicht verhindert werden.

Die Lohnbewegung vollzieht sich zur Zeit bei zehn Eisenbahnen, darunter der Staatseisenbahn. In diesen Lohnbewegungen sind 79 von den 153 Abteilungen des Verbandes einbezogen. Bei den Staatsbahnen hat der Verband zur Zeit 71 Abteilungen und bei den Privatbahnen 82.

Der Verband hat zur Zeit zwei voll besoldete Funktionäre, doch wurde bereits der Beschluss gefasst, zum 1. Juli d. J. noch einen anzustellen. Ausserdem ist der Verband in 20 Distrikte mit je einem Bevollmächtigten eingeteilt. Die Bevollmächtigten werden vom Verbandsrat nicht voll besoldet, sondern sie fungieren nur in notwendigen Fällen nach besonderen Bestimmungen als Vertreter der Verbandsleitung.

Stockholm, den 16. Juni 1906.

P. E. Carlbon.

Ferner ist noch zu erwähnen, dass das Beglaubigungsschreiben, welches den beiden Genossen Courrier und Degola (beide als Gäste anwesend) seitens der Bevollmächtigten und Vertreter der Generalversammlung der Lokomotivführer und Heizer, die vom 9. bis 15. Juni in Rom tagte, mit den folgenden Worten schliesst:

„Hoffen wir, dass die Bemühungen des Kongresses zum Nutzen der Transportarbeiter im besonderen und sämtlicher Arbeiter der Welt im allgemeinen sein mögen.“

Herzliche Grüsse vom  
Consiglio Generale.“

Nunmehr stehen zur Verhandlung die zu Punkt 2 der Tagesordnung gestellten Anträge 4, 5, 6, 7, 9 und 10.

Auf Antrag des Genossen Döring-Hamburg wird zunächst über die Anträge 9 und 10 (Anträge betr. Beiträge) verhandelt.

Zur Begründung der Anträge, die von den deutschen Seeleuten gestellt sind, erhält zunächst das Wort der Genosse Müller-Hamburg. Redner führt aus: Die bisherige Debatte hat gezeigt, dass fast alle Redner die Sache von ganz falschen Gesichtspunkten aus betrachten. Wir wollen gesunde Zustände innerhalb der I. T. F. schaffen; Organisationen, die niedere Beiträge erheben, sind nicht leistungsfähig. Heute haben wir zweierlei Beiträge, dieses sind ungesunde Verhältnisse. Dauernd werden wir nicht dafür zu haben sein, für einen Teil der Mitglieder doppelt so hohe Beiträge, als der andere Teil sie zahlt, zu erheben. Die Eisenbahner haben gestern auf ihrer Konferenz Anträge angenommen, die ohne besondere Geldmittel nicht durchzuführen sind. Wenn wir unsere Satzungen durchführen wollen, dann müssen die Beiträge erhöht werden. Sind die Eisenbahner der Ueberzeugung, dass sie der I. T. F. angeschlossen sein müssen, dann ist es auch ihre Pflicht, mehr zu leisten; mit Witz ist die Sache nicht abgetan. Bis jetzt lagen die Dinge so, dass bei jedem stattgefundenen Streik die Kasse nie in der Lage war, Unterstützungen zu gewähren. Unsere Beiträge müssen auf eine Höhe gebracht werden, die es uns ermöglicht, Reservefonds anzulegen.

Nun zur Höhe der Beiträge: Bis Amsterdam zahlten wir 8 Pf., nachher 6 Pf. Beitrag, und um den Anschluss der Eisenbahner zu ermöglichen, zahlten diese 3 Pf. Namens meiner Mandatgeber bin ich bereit, für einen Beitrag von 4 Pf. für die Eisenbahner und wie bisher 6 Pf. für die anderen Organisationen einzutreten. Dieses ist jedoch das Minimum dessen, was wir verlangen müssen.

Die Zahlung der Beiträge im voraus ist durchaus unmöglich, deshalb schlagen wir zur Berechnung derselben die Durchschnittsmitgliederzahl des letzten Jahres vor. Ich hoffe, dass Sie meinen Vermittlungsvorschlag annehmen.

T o m s c h i k - Wien: Aus den beweglichen Worten des Genossen Müller ging hervor, dass sein Vorschlag nur ein Uebergangsstadium sein soll. Für uns Eisenbahner liegt die Sache denn doch etwas anders als bei den Seeleuten. Wir haben keinen besonderen Nutzen aus dem Anschluss an die I. T. F.; die Hauptsache ist für uns, Material zur Statistik zu erhalten, und mehr haben wir durch unsere gestrigen Beschlüsse auch nicht verlangt. Unterstützen kann uns die „Internationale“ bei Streiks nicht, dazu ist die Zahl zu gross; es könnte höchstens etwas für die Opfer des Streiks getan werden. Als unsere Organisation aufgelöst wurde, haben wir weder von der I. T. F., noch von unseren österreichischen Gewerkschaften Unterstützung verlangt. Eine Organisation kann nur dann blühen und gedeihen und ist nur dann etwas wert, wenn sie durch eigene Kraft sich hebt, durch Unterstützung macht man die Leute nur noch fauler. Durch stetige Unterstützung der schwachen Organisationen durch die I. T. F. werden diese sich nie emporheben. Ich möchte nicht, dass man uns als schlechtere internationale Sozialisten bezeichnet, ich muss jedoch erklären: Internationalität ist gut, zu viel ist jedoch ungesund. Die Seeleute haben ein lebhafteres Interesse an der I. T. F. deshalb, weil diese ihnen bei Streiks ausserordentlich nützlich sein kann, indem sie die Agitation von Land zu Land betreibt und den Zuzug von Streikbrechern verhindert. Anders liegt die Sache bei uns. Wenn in Wien ein Streik der Eisenbahner ausbricht, schadet uns der Zuzug der Streikbrecher aus Frankreich nicht, und zwar aus ganz einfachen natürlichen Gründen. Ich betone nochmals: Für uns ist die Hauptsache die Statistik und die Anstellung einer guten Kraft, die das Material sammeln und ordnen kann; dieses erfordert so hohe finanzielle Opfer nicht. Soeben haben einige Organisationen ihren Beitritt zur I. T. F. zugesagt, treiben wir sie durch Erhöhung der Beiträge nicht wieder hinaus.

Ich habe Ihnen schon in Amsterdam gesagt, dass ich nicht zu haben bin für Erhöhung der Beiträge und ich muss es geradezu als Schwindel betrachten, wenn vom Genossen Müller erklärt wird, die niedrige Beitragszahlung für die Eisenbahner sei nur deshalb beschlossen, um den Anschluss der Eisenbahner zu ermöglichen; diese Einrichtung sei aber nicht für alle Zukunft, sondern nur vorübergehend gedacht. Redner stellt dann folgenden „Vermittlungsantrag“: 4 Pfennig Beitrag für die Eisenbahner und 8 Pfennig für die übrigen Organisationen, und schliesst mit den

Worten: „Wenn Sie unserem Antrage nicht zustimmen, dann beschliessen Sie, was Sie wollen, Mehrzahlungen leisten wir nicht.“

**Carosini-Genua:** Wir haben in Italien noch sehr viele Unorganisierte, deshalb brauchen wir das Geld notwendig für die Propaganda. Die internationale Kasse braucht das Geld jetzt auch nicht so nötig, weit richtiger ist es, die Beiträge für die nationalen Organisationen zu erhöhen und die nationalen Kassen zu stärken. Im übrigen verweise ich auf meine bereits gemachten Ausführungen zu dieser Sache.

**Harms-Holland:** Im allgemeinen kann ich mich den Ansichten des Genossen Tomschik anschliessen. Als unsere Organisation vernichtet war, ist es uns mit Hilfe der deutschen Organisationen möglich gewesen, dass wir unseren Verband wieder aufbauen konnten. Wir sprechen hierfür unseren Dank noch nachträglich aus.

**Müller-Hamburg** beantragt eine Sympathie-Kundgebung des Kongresses für die ausgesperrten Seeleute in Genua. Der Kongress stimmt dem Antrage einmütig ohne Debatte zu.

Schluss der Sitzung 1¼ Uhr.

## Zweiter Verhandlungstag.

Dienstag, den 26 Juni.

Eröffnung der Sitzung um 7.50 Min.

Begrüssungstelegramme sind eingelaufen von den Heizern aus Nantes (Frankreich), Lokomotivführer-Prag, Tramwaybediensteten-Amsterdam, Seeleute-Barcelona (Spanien), Eisenbahner-Sulmona (Italien), Eisenbahner-Rom, Eisenbahner-Neapel, Transportarbeiter-Stockholm und Transportarbeiter-Oesterreich.

Nach Verlesung der Telegramme wird die Debatte fortgesetzt über die Anträge 9 und 10.

**Himpel-Berlin:** Die Gründe, die die meisten Delegierten gegen die Erhöhung der Beiträge ins Feld geführt haben, sprechen fast ausnahmslos für die absolut notwendige Erhöhung derselben. Alles das, was die Konferenz der Eisenbahner in ihren Beschlüssen von der I. T. F. verlangte, sowie die Forderungen, die in den Anträgen gestellt sind, haben zur Voraussetzung die höheren Beiträge. Ich weiss nicht, soll man die Ausführungen des Genossen Tomschik als ernst gemeint oder als scherzhaft auffassen. Organisationen, die nicht imstande sind, einen einzigen Pfennig pro Mitglied und Jahr Mehrbeitrag aufbringen zu können, haben im heutigen wirtschaftlichen Kampfe m. E. keine Existenzberechtigung. Wenn jedoch Organisationen in der Lage sind, diese verlangte und berechnete minimale Erhöhung tragen zu können, sich aber aus den Gründen weigert, die für den Genossen Tomschik massgebend sind, dann meine ich, hat man kein rechtes Verständnis für internationale Solidarität der Arbeiter. Die Ausführungen des Genossen Tomschik waren für diejenigen Organisationen, die bisher das Doppelte an Beitrag zahlten und nach dem Antrag von Tomschik in Zukunft in erhöhtem Masse weiter zahlen sollen, einfach beleidigend. Die Genossen Jochade und Müller haben Ihnen die zwingende Notwendigkeit der Erhöhung der Beiträge klargelegt; ich bitte Sie, dem Antrage Müller Ihre Zustimmung zu erteilen.

**Herrmann-Nürnberg:** Namens der vereinigten Eisenbahner Deutschland habe ich die Erklärung abzugeben, dass wir für 4 Pfg. Beitrag eintreten.

**Guérard-Frankreich:** Mit Rücksicht auf die italienischen Organisationen, die erklären, die Beiträge nicht leisten zu können, stimme ich gegen die Erhöhung.

**Branconi-Mailand:** Es ist uns jetzt nicht möglich, mehr Beiträge zahlen zu können. Wir haben sehr hohe Unterstützung bei Sterbefällen; auch unsere sonstigen Ausgaben sind hohe. Ich will meinen Mitgliedern die Sache unterbreiten und mein möglichstes tun; ich persönlich bin nicht gegen die Erhöhung der Beiträge.

**Scheffel-Berlin:** Ich kann mich den Ausführungen der deutschen Delegierten nur anschliessen. Wenn Genosse Tomschik der Meinung ist, dass nur der Austausch von Material und das Sichten desselben die Aufgabe der I. T. F. ist, dann sind auch die jetzigen Beiträge noch zu hoch. Die I. T. F. hat doch wahrlich noch andere Aufgaben zu erfüllen.

Noch sind überall die Verhältnisse zu festigen und die Organisationen weiter auszubauen im Interesse der allgemeinen Arbeiterbewegung. Dazu aber bedarf es weiterer Mittel, als die jetzt zur Verfügung stehen.

**Tomschik-Wien:** Es erscheint recht eigentümlich, dass die Genossen, die für die Erhöhung der Beiträge eintreten, selbst keine Beitragserhöhung erleiden. Da ist es allerdings sehr leicht, für die Lasten der anderen Organisationen zu stimmen. Die Ausgaben der internationalen Kasse sind die gleichen, ob 10 000 oder 20 000 Mitglieder vorhanden sind. Die Leistungen der Eisenbahner sind im Verhältnis zu dem, was sie empfangen, viel zu hoch, und da gerade jetzt eine grosse Zahl Eisenbahner der internationalen Organisation beitreten will, so ist die Erhöhung ungerecht. Ihre Erwartungen werden nicht erfüllt werden, wir brauchen die Gelder in der nationalen Kasse nötiger als in der internationalen.

Ein Antrag auf Schluss der Rednerliste wird abgelehnt.

**Müller-Hamburg:** Die Reden Tomschiks sind solche, wie wir sie jeden Tag von den Indifferenten zu hören bekommen. Seine Erklärung, sie brauchen die Hilfe der I. T. F. nicht, ist schon von seinem holländischen Kollegen widersprochen und widerlegt worden. So liegen die Dinge nicht, dass die Seeleute hauptsächlich den Nutzen von der „Internationalen“ haben. Die Erklärung Tomschiks heute, wir plädierten nicht für die Allgemeinheit, sondern nur für die Eisenbahner, ist einfach unerhört. Die Eisenbahner zahlen 3, wir 6 Pfg. Diese unterschiedlichen Beiträge sind ein Missstand, der in keiner Organisation vorhanden ist. Die Argumentationen Tomschiks passten auch auf die Verheirateten in den Organisationen, die z. B. Reiseunterstützung zahlen, denn die Verheirateten sind sesshaft und beziehen keine Reiseunterstützung. Ich muss gewissermassen für mildernde Umstände plädieren, da ich voraussetze, dass Tomschik die Sache zu wenig erfasst hat. Die Arbeiten im Zentralrat werden sich nicht vermindern, sondern erhöhen, allein schon durch die Statistik. Wenn schon bei der Erhöhung der Beiträge um einen Pfennig mit dem Austritt gedroht wird, dann sieht es traurig aus. Wo bleibt da der internationale Gedanke? Die Aufgaben, die sich die I. T. F. gesteckt hat, können schon heute nicht erfüllt werden. Offen gestanden, kann ich die Gründe, die Tomschik angeführt hat, als stichhaltig nicht anerkennen. Die Rücksichtnahme muss aufhören. Ich ersuche Sie nochmals, meinen Vermittlungsvorschlag anzunehmen und die Beiträge für die Eisenbahner auf 4 Pfg. zu erhöhen, selbst auf die Gefahr hin, dass einige Organisationen derselben von der I. T. F. abspringen.

**Jochade-Hamburg:** Es ist unbedingt notwendig, dass die Beiträge erhöht werden. Die Eisenbahner können die Erhöhung auch ganz gut tragen. Die Kassenbestände sind gute; die Italiener allein haben 160 000 Lire. Da haben Sie also gar keine Ursache, sich so sehr wegen einer Beitragserhöhung zu sträuben. Die Uebersetzung und die Druckarbeiten verursachen grosse Kosten. Die Korrespondenz der I. T. F. wird immer umfangreicher. In Zukunft haben wir noch mit Australien, Südamerika, Spanien, Portugal usw. zu rechnen. Auf der Konferenz der Eisenbahner ist darauf hingewiesen worden, dass die Statistik für die Eisenbahner einen grossen Wert habe. Wenn diese Arbeiten noch besser als bisher und dem Verlangen der Eisenbahner entsprechend durchgeführt werden sollen, dann muss wohl auch eine zweite Kraft angestellt werden. Mindestens in fünf verschiedenen Sprachen müssen diese Arbeiten veröffentlicht werden, denn erst dadurch wird der Erfolg garantiert, wenn derartige Arbeiten den Mitgliedern der „Internationalen“ in deren Landessprachen bekannt gegeben werden. Gerade für die Eisenbahner ist speziell nach der statistischen Seite hin viel getan worden. Ich bitte Sie, dem Antrage Müller zuzustimmen.

**Manot-Frankreich:** Wenn die Italiener erklären, nicht höhere Beiträge zahlen zu können, müssen wir Rücksicht üben; ich kann deshalb für die Erhöhung der Beiträge nicht stimmen.

Es folgt die Bekanntgabe der Präsenzliste. (Siehe dieselbe auf Seite 5.)

Die Rednerliste ist erschöpft. Vor Abstimmung fragen die französischen Delegierten an, ob die Italiener den Austritt erklären werden, falls die Beiträge erhöht werden.

**Schumann-Berlin:** Der Genosse Branconi hat doch bereits erklärt, dass er persönlich nichts gegen die Erhöhung der Beiträge einzuwenden habe, mag er nun in seiner Organisation für die Erhöhung eintreten, dann ist die Sache für uns erledigt.



Branconi-Mailand erklärt, er werde seinen Mitgliedern die Erhöhung der Beiträge empfehlen. (Rufe: Bravo und Na also!)

Nunmehr wird zur Abstimmung über Antrag 9 und den durch den Antrag Müller geänderten Antrag 10 geschritten.

Für die Anträge stimmen Deutschland, Holland und Schweden mit 116 200 Stimmen, dagegen Frankreich, Italien, Oesterreich und Spanien mit 106 141 Stimmen, Argentinien und Ungarn enthalten sich der Stimme.

Der Genosse Pfeifer, Vertreter für Ungarn, erklärt, er habe sich deshalb der Stimme enthalten, weil seine Organisation offiziell noch nicht angeschlossen sei.

Auf Grund dieses Beschlusses beträgt der Beitrag ab 1. Januar 1907 für die Eisenbahner 4 Pfg. und für die übrigen Organisationen, wie bisher, 6 Pfg. pro Mitglied und Jahr.

Nunmehr stehen zur Debatte die Anträge 4 und 5 (Anträge betr. Korrespondenzblatt.) Die Diskussion wird eröffnet:

Müller-Hamburg: Wir haben den Antrag 4 deshalb gestellt, weil es sich seit Amsterdam immer mehr herausstellt, dass das Korrespondenzblatt nicht den Zweck erfüllt, ja nicht erfüllen kann, den wir uns davon versprochen hatten. An Aktualität lässt das Blatt leider sehr viel zu wünschen übrig, namentlich bei Streiks und dergleichen. Deshalb halten wir eine kürzere Erscheinungsfrist für durchaus notwendig. Aber es ist noch ein anderer Grund, der uns veranlasste, den Antrag 4 zu stellen. Der Stoffandrang ist ein sehr grosser: ein Blatt, wie wir es letzthin gehabt, bis zu 72 Seiten Umfang, findet nicht die nötige Rücksicht zum Studium seitens der einzelnen Funktionäre und Verwaltungen. Wir glauben, dass ein Blatt von weniger Umfang mehr und gründlicher gelesen wird. Massgebend für die neue Einrichtung wird ja die Finanzfrage sein. Unsere Berechnungen haben ergeben, dass sich die Druckkosten nicht erheblich teurer stellen werden, nur die Expeditionskosten werden höher. Diese verhältnismässig geringfügigen Mehrkosten dürften jedoch nicht ausschlaggebend sein, wenn dadurch dem allgemeinen Interesse gedient werden kann.

Nun noch einige Worte zum Absatz 2 des Antrages 4: Wir sind der Meinung, dass die Organisationen, die seit dem Amsterdamer Kongress es nicht für nötig befunden haben, sich anzuschliessen, auch nicht durch die Gratisabgabe des Blattes dazu zu bewegen sein werden. Die I. T. F. kann aber sehr wohl die Mehraufgabe insofern tragen, dass jeder einzelnen Verwaltung der Verbände ein Exemplar zugestellt werden kann. Den Antrag 5 bitte ich abzulehnen.

Schumann-Berlin: Wenn ich auch die Gründe, die Müller hier angeführt hat, z. T. als richtig anerkennen muss, so kann ich mich doch nicht für die Annahme des Absatzes 1 des Antrages 4 erwärmen. Wir haben bei den vorhin beschlossenen Anträgen gesehen, welche Schwierigkeiten die Beschaffung der Beiträge macht. Der Sekretär wird überdies nicht in der Lage sein, die Arbeiten allein bewältigen zu können; die Anstellung einer weiteren Hilfskraft wäre nötig. Wir haben ferner mit dem eventuellen Austritt der Italiener und einer dadurch bedingten Mindereinnahme zu rechnen. Diese Gründe zusammengenommen sind für meinen ablehnenden Standpunkt ausschlaggebend. Ich möchte deshalb vorschlagen, den jetzigen Zustand noch auf weitere zwei Jahre zu belassen, dann sehen wir klarer. Den Absatz 2 des Antrages 4 betrachte ich als selbstverständlich, ja ich möchte hier noch weitergehen und wünsche, dass jedem agitatorisch tätigen Kollegen ein Exemplar des Blattes zur Verfügung gestellt werden kann.

Gegen den Antrag 5 muss auch ich mich erklären. Da die I. T. F. gezeigt hat, dass sie kräftig und lebensfähig ist, so ist es notwendig, und Pflicht der noch draussen stehenden Organisationen, dass sie sich anschliessen. Sie haben zu zeigen, dass sie die internationale Solidarität nicht nur im Munde führen, sondern diese auch durch den Anschluss an die I. T. F. betätigen.

Lindley-Stockholm: Die Zeitung ist zweifellos sehr nützlich für die Organisationen, wo sie erscheint. Ich muss mich gegen den Antrag 4 erklären. Die Abgabe von 10 Frei-Exemplaren an jede Organisation ist reichlich genug; Mehrbedarf muss abonniert werden. Ferner genügt es, wenn das Blatt viermal im Jahre erscheint. Bei Lohnkämpfen erhalten wir die Nachrichten viel schneller durch die Tageszeitungen. Jährlich einmal könnte eine Nummer speziell für die Statistik der Eisenbahner erscheinen.

Müller-Hamburg: Nachdem ich erfahren habe, welche Stimmung der Kongress für den Absatz 1 des Antrages 4 hegt, ziehe ich denselben zurück, jedoch nur unter

der ausdrücklichen Bedingung, dass Lindley seine soeben gemachten Vorschläge nicht zum Antrag erhebt. Wir wünschen also den bisherigen Zustand weiter zu behalten, mit der selbstverständlichen Massgabe, dass jeder angeschlossenen Organisation die Anzahl Blätter zuerteilt wird, die sie gebraucht.

Von den französischen Delegierten Guérard und Robertot wird folgender Antrag gestellt:

1. Das Organ der I. T. F. erscheint nach Bedürfnis und wenigstens einmal innerhalb dreier Monate.

2. Die angeschlossenen Organisationen erhalten fünf Exemplare davon gratis. Wenn sie mehr zu erhalten wünschen, müssen die weiteren Exemplare bezahlt werden.

3. Die nicht angeschlossenen Organisationen erhalten die Zeitung weder gratis noch gegen Bezahlung. Immerhin kann ihnen eine Probenummer übersandt werden zu dem Zweck, sie zu einem Anschluss an die I. T. F. zu bewegen.

Jochade-Hamburg: Das Blatt erschien bisher alle 1½ Monate, durch die Uebersetzungen hat sich die Frist mitunter verzögert bis auf zwei Monate. Praktisch wäre es, wenn das Blatt eingeschränkt werden könnte der Stoffandrang ist aber ein sehr grosser. Eine Abhilfe könne vielleicht dann geschaffen werden, wenn durch technische Einrichtungen ein schnellerer Druck ermöglicht werden könnte. Ein öfteres Erscheinen ist mir sehr erwünscht, monatlich ist dies jedoch der grossen Kosten wegen jetzt noch nicht möglich. Wir versuchen aber in jeder Weise, die angeschlossenen Organisationen zufrieden zu stellen. Ueber besonders wichtige Dinge haben wir Rundschreiben hinausgesandt, bisher sind es sieben verschiedene Schreiben gewesen. Dadurch kommen wir auch solchen Organisationen entgegen, für die das Blatt nicht in der Landessprache erscheint. Für Schweden, wo wenig englisch gesprochen wird, trifft das zweifelsohne zu, was Lindley betreffend der Zustellung an die Ortsverwaltungen gesagt hat. In anderen Ländern ist es jedoch sehr wichtig, dass jede Ortsverwaltung ein Exemplar erhält.

Boriosi-Italien: Wir treten für den Antrag des Genossen Müller und für monatliches Erscheinen ein. Wir wünschen jedoch, dass das Blatt den Organisationen nur in der Sprache zugestellt wird, die sie verstehen. Das Blatt soll also nur in je einer Sprache gedruckt werden, dadurch verringern sich die Kosten an Druck und Porto. Redner stellt folgenden Antrag:

„Der Kongress beschliesst: Das Bulletin in drei Sprachen, englisch, französisch und deutsch, herauszugeben, dasselbe an jede Organisation in einer der drei genannten Sprachen zu verteilen und zwar im Maximum von 20 Exemplaren bei einem Exemplar für je 1000 Federierte. Die darüber hinaus verlangten Exemplare sind an die Organisationen zu senden, doch muss dafür der entsprechende Preis gezahlt werden.“

Guérard-Frankreich: Ich erkläre mich nunmehr für den Antrag Boriosi, jedoch mit dem Zusatz, dass den nicht angeschlossenen Organisationen das Blatt auch dann nicht zugestellt wird, wenn diese es bezahlen wollen. Es soll nur noch einmal eine Probenummer versandt werden.

Carosini-Genua: Ich erkläre mich mit dem Vorschlage Frankreichs und dem Antrage 4 einverstanden. Ich möchte jedoch bitten, dass in Zukunft darauf gesehen wird, dass die Publikationen richtig erscheinen. Ich sage dieses deshalb, weil der Bericht des französischen Kameraden Pajean über seine Informationstour, die er durch italienische Häfen gemacht hat, viele Unrichtigkeiten enthält.

Brodezeki-Prag: Ich wünsche dringend, dass das Korrespondenzblatt monatlich herausgegeben wird; es ist ein sehr wirksames Agitationsmittel. Wir erziehen dadurch die Massen zur internationalen Solidarität. Wenn die Mitglieder auch zu politischem Denken erzogen werden — und das geschieht mit durch das regelrechte Erscheinen der Zeitung — dann haben wir viel gewonnen. Heute erwarten die Leute, dass sie 20 Kreuzer für 5 Kreuzer erhalten. Warum? Weil sie keine Sozialdemokraten sind. Wir haben dafür zu sorgen, dass das Korrespondenzblatt der Spiegel der gesamten „Internationalen“ wird. Besonders wichtige Artikel müssten den Vermerk „Nachdruck verboten“ tragen; die gegnerischen Organisationen wärmen sich an unseren Suppen.

Im Gegensatz zu meinem Freunde Tomschik muss ich erklären: Alles strebt zu einem internationalen Begriff. Das Nationale wird verunziert durch den Chauvinismus; nur das Internationale ist gut.

**Pfeifer-Ungarn:** Es hat mir sehr leid getan, dass der Genosse Müller seinen Antrag zurückgezogen hat. Wir in Ungarn wissen, dass die Leute erst zur internationalen Solidarität herangebildet werden müssen. Für uns und die Tschechen ist das Korrespondenzblatt das Fenster, aus dem wir nach dem Ausland schauen. Nachgewiesen ist bereits, dass Mehrkosten in nennenswerter Weise für den Druck nicht entstehen. Durch die Absonderung der anderen Sprachen und die z. T. geringen Expeditionskosten werden die geringen Mehrkosten fast völlig wett gemacht. Ich bitte, dem Antrage Müller auf monatliches Erscheinen, verbunden mit dem Teil des italienischen Antrages, der besagt, dass das Blatt nur in einer Sprache zu erscheinen hat, zustimmen zu wollen.

**Lindley-Stockholm:** Ich muss mich nochmals ganz entschieden gegen das monatliche Erscheinen des Blattes wenden. Wie ich bereits ausführte, wird die Aktualität des Blattes dadurch nicht gehoben; wir haben aber mit Unkosten zu rechnen, die mit dem vermeintlichen Vorteil nicht im Einklang stehen.

**Jochade-Hamburg:** Die Fertigstellung der letzten Nummer des Korrespondenzblattes hat zirka 5 Wochen in Anspruch genommen; die Uebersetzung dauerte 14 Tage, der Druck 3 Wochen. Die Setzer sind ausserstande, den fremden Druck so schnell fertig stellen zu können. Wenn Sie heute beschliessen, das Blatt monatlich erscheinen zu lassen, dann kann die Zentralleitung in die schwierige Situation versetzt werden, den Antrag nicht zur Ausführung bringen zu können.

**Müller-Hamburg:** Ich verstehe die Ausführungen Lindleys nicht. Lindley fasst scheinbar die Sache so auf, dass das Blatt bei Streiks laufend berichten soll. Dies trifft nicht zu; es soll periodenweise berichten. Die Ausführungen Jochades betr. der technischen Schwierigkeiten mögen zutreffend sein, aber in Zukunft soll das Blatt doch nur achtseitig erscheinen. Es braucht dann nicht geheftet zu werden und ist sofort nach Verlassen der Maschine versandfertig. Stoffandrang werden wir stets haben, bei 50, bei 100, bei 200 Seiten. Es ist ganz undenkbar, den Stoff so zu zergliedern, dass bei jeder Nummer alles glatt ist. Bei acht Seiten muss sich die Redaktion eben einrichten, und sie kann es bei monatlichem Erscheinen. Mit dem Drucker habe auch ich Rücksprache genommen; derselbe hat mir erklärt, dass er bei acht Seiten imstande ist, das Blatt viel früher herzustellen als dies bisher der Fall war.

**Schumann-Berlin:** Trotz aller Ausführungen, die für das monatliche Erscheinen des Blattes gemacht worden sind, kann ich mich nicht dafür erwärmen. Der Sekretär hat bereits auf die technischen Schwierigkeiten hingewiesen, die durch die Ausführungen Müllers m. E. keineswegs gehoben sind. Mit acht Seiten kommen wir nicht immer aus; wenn wichtige Mitteilungen vorliegen, müssen diese gebracht werden. Für mich kommt, ich betone dieses noch einmal ausdrücklich, ausschlaggebend in Betracht, dass der Sekretär seine sonstige Arbeit für die I. T. F. nicht leisten kann. Für die Eisenbahner sollen statistische Erhebungen vorgenommen werden, aber auch wir, die anderen Organisationen, haben ein Interesse daran, dass derartige Arbeiten für die übrigen Branchen verrichtet werden. Auf den diversen Kongressen haben wir Beschlüsse gefasst über Arbeiten, die heute noch nicht in Angriff genommen worden sind. Und wie sieht es mit der internationalen Solidarität aus? Kommen wir mit den Beiträgen nicht aus, dann sind es die deutschen Organisationen, die die Kosten aufbringen müssen. Ich habe trotzdem die Ueberzeugung, dass, wenn wir auf dem nächsten Kongress zusammenkommen, die Einsicht aller Organisationen so weit gediehen sein wird, dass wir dann das heute noch nicht Mögliche mit halber Arbeit erreichen werden. Ich schlage Ihnen vor, den Zentralrat zu beauftragen, Erhebungen darüber zu veranstalten, ob die schnellere Folge des Blattes möglich ist. Der Zentralrat bietet die Gewähr dafür, dass er das Richtige treffen wird. Ich bin nicht Gegner des monatlichen Erscheinens, nur aus Zweckmäßigkeitsgründen bin ich jetzt noch nicht dafür zu haben. Ich erlaube meinen Vorschlag dahin, dass ich beantrage: Dem Zentralrat wird empfohlen, das Blatt zu fünfmal monatlich erscheinen zu lassen.

Die Debatte ist erschöpft. Ueber die Art der Abstimmung herrscht völlige Unklarheit und es entsteht ein schier unaufhörlicher Wirrwarr. (Letzterer ist wahrscheinlich dadurch entstanden, dass den Franzosen die Reden der Genossen Müller und Schumann nicht oder ungenügend übersetzt worden sind und dito den deutschen Delegierten die

französische Erklärung, sie hätten sich zu gunsten des italienischen Antrags entschieden, nicht klar genug gemacht worden. Der Schriftführer. H.)

Genosse Pfeifer-Ungarn beantragt deshalb: Jede Organisation solle einzeln befragt werden.

Der Vorsitzende Genosse Brodezkı erklärt: Es ist wünschenswert, dass wir uns gütlich einigen; bei der Abstimmung nach Nationen wiegen die Deutschen zu schwer. Ich will Ihnen den Antrag Schumann noch einmal definieren. Redner tut dies.

**Schumann-Berlin:** Zur Richtigstellung: Der Vorsitzende hat meinen Antrag richtig wiedergegeben.

Durch Zuruf wird Abstimmung verlangt. Der Vorsitzende lässt zuerst über den Antrag Schumann abstimmen; derselbe wird angenommen mit 187700 Stimmen gegen 23641, welche für den Antrag Pfeifer zu zählen sind.

Nach der Abstimmung erklärt Müller-Hamburg zur Geschäftsordnung, dass er seine Stimme zurückziehe. Für den Antrag Schumann könne er nicht stimmen. Die Franzosen hätten anstandshalber ihren Antrag zurückziehen müssen.

**Pfeifer-Ungarn:** Ich schliesse mich der Erklärung Müllers an.

**Guérard-Frankreich:** Wir haben uns zugunsten des italienischen Antrags entschieden und deshalb für den Antrag Schumann gestimmt.

**Rudolph-Frankfurt a. M.:** Wir haben Organisationen, die weniger als 1000 Mitglieder haben, dieselben würden dann nach dem Antrage der Italiener noch nicht einmal auf ein einziges Exemplar Anspruch erheben können. Dieser Zustand ist doch undenkbar. Das Richtigeste und Vernünftigste ist, die Bedürfnisse der Organisationen zu berücksichtigen.

Die Delegierten Italiens und Lindley-Stockholm verlangen Abstimmung über ein Exemplar pro Mille, während wiederum die französischen Delegierten über das Maximum abgestimmt haben wollen.

**Lindley-Stockholm:** Ich wünsche gleichfalls, dass ein Maximum festgesetzt wird, denn ich will nicht, dass die anderen Organisationen von schwedischem Gelde ihren Nutzen ziehen.

**Carosini-Genua:** Wir müssen auf ein Maximum bestehen; die anderen Nummern müssen bezahlt werden.

**Tomschik-Wien:** Wir kommen aus den Missverständnissen nicht heraus. Ich mache darauf aufmerksam, dass der 2. Absatz des Antrags 4 nicht gefallen ist.

**Himpel-Berlin:** Der Genosse Tomschik hat durchaus recht. Die Erklärung des Genossen Müller, dass er den Antrag zurückziehen wolle, bezog sich nur auf den Absatz 1 des Antrags 4. Dieser ist durch den Antrag Schumann hin-fällig geworden. Ich beantrage nunmehr Abstimmung über Antrag 4 Absatz 2 und der weiter vorliegenden Anträge der Italiener und Franzosen.

Weitere Redner sind nicht eingezeichnet. Die Abstimmung ergibt die Annahme des Antrags 4 Absatz 2 mit 163150 gegen 76141 Stimmen. Für den Antrag (Antrag der Seeleute Deutschlands) stimmen die Deutschen, Holländer, Oesterreicher und Ungarn geschlossen.

**Lindley-Stockholm:** Zur Geschäftsordnung: Ich habe den Antrag so verstanden, dass an jedes einzelne Mitglied je ein Exemplar abgegeben werden solle; ich hätte sonst für den Antrag gestimmt.

**Müller-Hamburg:** Es heisst im Antrage ausdrücklich: Für jede Ortsverwaltung.

**Branconi-Mailand:** Ich bin missverstanden worden; ich wünsche für jeden Lokalverein, für jeden Ort je ein Exemplar.

Auf Grund der Erklärung des Genossen Branconi gelangt der nunmehr zerstückelte Antrag der Italiener nicht zur Abstimmung.

Von dem französischen Antrage sind die ersten beiden Absätze durch den angenommenen Antrag 4, Abs. 2 und Antrag Schumann gefallen; es bleibt nur noch Abs. 3 übrig, welcher wie folgt lautet:

„Die nichtangeschlossenen Organisationen erhalten die Zeitung weder gratis noch gegen Bezahlung. Immerhin kann ihnen eine Probenummer übersandt werden zu dem Zweck, sie zu einem Anschluss an die I. T. F. zu bewerben.“

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen, nachdem vor der Abstimmung erklärt worden: Die deutschen Eisenbahner ziehen den Antrag 5 zurück.

Zu Antrag 6 (gestellt von den Seeleuten Deutschlands) erhält zur Begründung das Wort:

Müller-Hamburg. Redner führt aus: Der Antrag bedeutet jetzt ein Stück Reorganisation der Organisation. In Amsterdam galt es, die damalige Organisation zu reorganisieren. Um nicht vollständig den Deutschen die Leitung in die Hände zu spielen, musste ein anderer Staat hinzugezogen werden. Die Wahl fiel auf Frankreich. Die vorgesehene Kontrollkommission ist bis jetzt noch nicht in Funktion getreten, aller Wahrscheinlichkeit nach hat sich dieselbe noch garnicht gebildet. Die Einrichtung der Kontrollkommission würde auf das heftigste bekämpft, speziell seitens der Engländer. Das Verhalten der Engländer ist allerdings nicht zu billigen. Ich fasse es jedoch so auf: dass die Engländer die gekränkte Leberwurst spielen und noch spielen, liegt daran, dass sie nicht mehr tonangebend sein konnten. Wir wünschen innerhalb der I. T. F. eine möglichst einheitliche Leitung zu haben und dafür ein System zu schaffen, dass sich der früheren Einrichtung wieder nähert, mit der Abweichung jedoch, dass der Beirat nicht aus der Organisation eines Landes, sondern aus mehreren derselben besteht. Unserer Meinung nach ist dieses der einzige Weg, um die Demokratie zu wahren. Die Frage ist nun die: Aus welchen Organisationen soll der Beirat entnommen werden. Der Beirat müsste mindestens einmal im Jahre zusammenkommen, um geschäftliche, agitatorische und organisatorische Fragen zu erledigen. Wenn diese Einrichtung möglich sein soll, dann muss ein Weg gesucht werden, der uns die Sache nicht verteuert. Deshalb müssten die Mitglieder des Beirats aus solchen Organisationen genommen werden, deren Wohnsitze geographisch nahe beieinander liegen, um schnell und billig zusammen zu kommen. Deshalb haben wir die in dem Antrag näher bezeichneten Länder vorgeschlagen. Aus technischen und demokratischen Rücksichten waren wir für diese Staaten.

Allerdings beharren wir nicht unbedingt auf unserem Vorschlag; wenn der Kongress etwas anderes will, dann beschieden wir uns. Die Engländer haben sich in der internationalen Bewegung nicht gut bewährt, sie waren nur dann am Platze, wenn speziell englische Interessen gewahrt werden mussten. Aber wir haben ein sehr grosses Interesse daran, England wieder zu gewinnen. Deshalb unser Vorschlag, um den Engländern ihren Hauptgrund des Ausscheidens zu nehmen.

Branconi-Mailand: Ich erkenne die Notwendigkeit des Antrages an, wünsche jedoch, dass die Wahl der Beiratsmitglieder nicht auf die nordischen Länder beschränkt bleibt. Ich halte es für zweckmässiger, wenn jedes Jahr in Hamburg resp. am Sitze des Zentralrates eine Konferenz stattfindet, an welcher dann jedes Land durch Entsendung von Delegierten teilnehmen kann. Die betreffenden Länder müssten die Delegationen allerdings selbst bezahlen.

Manot-Frankreich: Ich bin der Meinung, dass der Vorschlag des Genossen Branconi nicht akzeptabel werden kann; er wird scheitern an der Kostenfrage. Es könnte jedoch die Einrichtung getroffen werden, dass jede Organisation, die ihre Beiträge gezahlt hat, das Recht hat, die Bücher zu kontrollieren.

Jochade-Hamburg: Unsere französischen Kameraden verstehen den Antrag verkehrt; Kassenrevisoren haben wir, wir wollen einen Beirat, der berechtigt ist, an der Leitung teilzunehmen. Dieser Beirat soll jedes Jahr einmal mit der Leitung der I. T. F. zusammentreten und über wichtige Angelegenheiten beraten.

Lindley-Stockholm: Der Antrag Müller ist berechtigt; schon auf dem letzten Kongress ist über die Kontrollkommission gesprochen worden. Die nationalen Kassen dürfen die Kosten jedoch nicht tragen, es frage sich nur, ob die internationale Kasse in der Lage ist, die Kosten bestreiten zu können.

Jochade-Hamburg: Seinerzeit haben wir der Sparsamkeit halber den Beirat beseitigt; wir sagten uns, da die Leitung sich in einem Lande befindet, ist der Aufwand an Kosten nur ein kleiner. Anders verhält es sich jedoch, wenn der Beirat auf mehrere Länder verteilt ist. Wenn Sie sparsam walten wollen, dann müssen Sie den Antrag annehmen. Wenn Sie jedoch Länder nehmen wollen, die weit auseinander liegen, dann muss ich davor warnen.

Guérard-Frankreich: Ich muss mich gegen den Antrag 6 erklären und bin auch der Meinung, dass die Wahl nicht vorgenommen werden kann, weil einzelne der genannten Länder nicht vertreten sind. Ich bitte, dafür zu stimmen, dass die Kontrolle den Deutschen überlassen wird. Der bisherige Zustand kann bis zum nächsten Kongress auf-

recht erhalten bleiben. Ich bitte Sie, die Kontrollkommission in Frankreich aufzuheben. Redner stellt folgenden Antrag mit dem Ersuchen, denselben anzunehmen:

„Die Kontrollkommission wird von den Organisationen desjenigen Landes ernannt, in dem sich der Sitz des Zentralrates befindet. Die Konstituierung eines Beirates ist verschoben, bis die Mittel der Federation ausreichend sein werden.“

Müller-Hamburg: Zu Gunsten des Antrages Guérard ziehe ich im Einverständnis mit der deutschen Delegation den Antrag 6 zurück.

Der Antrag Guérard wird debattelos angenommen.

Schluss der Sitzung 1½ Uhr.

## Dritter Verhandlungstag.

Mittwoch, den 27. Juni.

Eröffnung der Sitzung um 7½ Uhr. Ein Begrüssungs-telegramm ist eingelaufen von den Seeleuten aus Genua.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erklärt Jochade-Hamburg, dass die Delegierten der Eisenbahner gestern in der Verkehrsausstellung das Patent des Genossen Boirault aus Frankreich, Ingenieur bei den französischen Staatsbahnen, eine automatische Wagen-Kuppelung, besichtigt haben, die als sehr praktisch und zweckentsprechend anerkannt werden muss. Wenn sich die Bahnen anderer Staaten heute noch sträuben unter der Vorgabe, dass es zu teuer ist, diese automatische Kuppelung einzuführen, so sei dies nicht begründet, da die ganze Einführung per Wagen nur zirka 200 Fr. kostet. Für die liebenswürdigen Erklärungen des französischen Genossen spricht Jochade den Dank der an der Besichtigung teilgenommenen Delegierten aus.

Jochade-Hamburg ferner zu einer persönlichen Bemerkung: Ich muss mich ganz entschieden verwahren gegen die gestrige Behauptung des Genossen Lindley, ich hätte den Bericht zu spät eingereicht. Trotz wiederholter Schreiben und Mahnungen erhielt ich die Anträge erst im letzten Augenblick zugesandt.

Nunmehr wird in die Tagesordnung eingetreten. Zur Verhandlung steht Punkt 7 der Anträge (Antrag betr. Anstellung des I. Vorsitzenden der I. T. F.), gestellt von den deutschen Seeleuten.

Zur Begründung erhält das Wort Genosse Müller-Hamburg: Wie die Mehrzahl der Delegierten wissen dürfte, ist die Kraft des Sekretärs der I. T. F. verteilt auf zwei verschiedene Aemter resp. auf zwei Organisationen; der Genosse Jochade ist nicht nur Vorsitzender der I. T. F., sondern auch Vorsitzender des Verbandes der Eisenbahner. Nach Amsterdam war diese Einrichtung angebracht und nicht störend, heute jedoch haben wir uns die Frage ernstlich vorzulegen, ob diese Doppelstellung für die I. T. F. noch zweckentsprechend und der einen sowie der anderen Organisation fördernd ist. Wir haben seinerzeit bei Chambers-London festgestellt, dass derselbe die übernommenen Pflichten sehr schlecht erfüllte; die Hauptschuld daran war, dass er (Chambers) mehrere Aemter zu verwalten hatte. Deshalb wünschen wir, dass der Genosse Jochade seitens der I. T. F. voll besoldet wird, mit der Bedingung, dass er andere Aemter nicht annehmen und verwalten darf. Die durch die feste Besoldung eintretende Mehrbelastung — etwa 3—500 Mk. pro Jahr — kann die Kasse der I. T. F. tragen, abgesehen davon, dass die Summe wieder eingebracht wird dadurch, dass die Arbeiten besser und prompter erledigt werden können. Wir bitten deshalb um Ihre Zustimmung zu unserem Antrage.

Seitens der italienischen Delegierten wird die Anfrage gestellt, wie hoch das Gehalt des Genossen Jochade bis dato war und wie hoch es in Zukunft sein soll.

Müller-Deutschland: Jochade erhält jetzt von der I. T. F. pro Jahr 1560 Mk., von der Organisation der Eisenbahner als Vorsitzender 380 Mk. und als Redakteur 390 Mk., zusammen also pro Jahr 2310 Mk. Da jährlich 60 Mk. Steigerung vorgesehen sind, würde das Gehalt betragen am 1. Oktober d. J. 2370 Mk. Diese Summe müsste bei der Festlegung des Gehalts als Minimum sofort gezahlt werden.

Clari-Italien: Wir unterbreiten Ihnen den Vorschlag, das Gehalt für den Sekretär mit 2500 Mk. als vorläufiges Anfangsgehalt zu zahlen und zwar ab 1. Januar 1907.

Pfeifer-Ungarn: Ich glaube, es geht nicht an, dass der Kongress das Gehalt hier festsetzt. Die vorgeschlagene Summe ist ausserordentlich niedrig, es ist deshalb praktischer, wenn das Land, in welchem der Zentralrat seinen Sitz hat, resp. der letztere selbst das Gehalt bestimmt. Unser Beschluss hier würde im Widerspruch stehen mit dem System in Deutschland, wo die Gehälter alljährlich steigen. Wir können dem Genossen Clari dankbar sein für seinen Vorschlag. Ich schlage vor, dass das bisherige Gehalt als Grundlage genommen wird und der Zentralrat die Sache den Verhältnissen in Deutschland entsprechend regelt.

Döring-Hamburg: Die Debatte wäre uns erspart geblieben, wenn die deutschen Seeleute den Antrag nicht gestellt hätten. Seinerzeit ist festgelegt worden, das Gehalt solle nicht das des früheren Sekretärs Chambers, welches 3600 Mk. betrug, übersteigen. Wir haben eine jährliche Steigerung von 60 Mk. festgelegt und zunächst eine Höchstgrenze von 3000 Mk. vorgegeben. Diese Regelung entspricht dem Beschlusse des IV. deutschen Gewerkschaftskongresses und ersuchen wir, derselben zustimmen zu wollen.

Lindley-Stockholm: Wenn meinem Lande die Festsetzung des Gehalts zu bestimmen überlassen wäre, dann wäre es mir leichter, für den Vorschlag Pfeifer zu sein; wir haben jedoch damit zu rechnen, dass der Generalrat einmal generös ist und mehr zahlt. Ich stimme dem Vorschlage der Italiener zu, wenn die Deutschen vorher nicht klar und bestimmt erklären, welches Gehalt festgesetzt werden soll.

Carosini-Genua: Ich bitte Sie, dem Vorschlage Clari zuzustimmen. Wenn wir im nächsten Jahre sehen, dass das Gehalt zu niedrig ist, kann es erhöht werden. Der Kongress muss das Recht der Festsetzung haben.

Himpel-Berlin: Der Genosse Döring hat Ihnen bereits auseinander gesetzt, dass wir uns nach dem Beschlusse des IV. Gewerkschaftskongresses richten wollen; stimmen Sie diesem Beschlusse zu, dann hat der Kongress nicht nötig, sich jedesmal mit der Gehaltsfrage zu beschäftigen, was jedoch dann der Fall sein wird, wenn der Antrag Clari zur Annahme gelangt. Die Ausführungen Lindleys kann ich nicht verstehen, sie klingen wie Misstrauen gegen den Zentralrat und sind, wenn dieses der Fall sein sollte, ungerecht. Ich mache Ihnen folgenden Vorschlag: Das Gehalt beträgt ab 1. Juli d. J. 2400 Mk. und steigt jährlich um 60 Mk. bis zum Höchstgehalt von 3000 Mk.

Manot-Frankreich wünscht, der Kongress möge sich beeilen, da noch sehr viel auf der Tagesordnung stehe.

Die Debatte ist erschöpft. Der Vorsitzende Zampiga erklärt, die gemachten Vorschläge betrachte er als Anträge, welche in folgender Reihenfolge zur Abstimmung gebracht werden würden:

1. Antrag Italien: Auf Festsetzung von 2500 Mk. und jedesmaliger weiterer Festsetzung durch den Kongress.

2. Antrag Pfeifer: Dem Zentralrat die Festsetzung zu überlassen gemäss den deutschen Verhältnissen.

3. Antrag Himpel: Sofort 2400 Mk. festzusetzen mit jährlicher Steigerung um 60 Mk. bis zu 3000 Mk. Maximum.

Tomschik-Wien: Zur Geschäftsordnung: Die Sache ist eine Prinzipienfrage; entweder überlassen wir dem Zentralvorstand die Festsetzung der Gehälter, oder aber dem Kongress. Im ersteren Falle nehmen wir von den Vorschlägen, die Döring, Pfeifer und Himpel machten, nur Kenntnis.

Pfeifer-Ungarn: Ich schliesse mich den Ausführungen Tomschiks an. Im Einverständnis mit dem Genossen Himpel kann ich erklären, dass unsere beiden Anträge konform sind und nunmehr wie folgt lauten sollen:

„Das Gehalt wird gemäss den Verhältnissen in Deutschland geregelt. Der Zentralvorstand hat in diesem Sinne zu entscheiden.

Carosini-Genua spricht noch einmal im Sinne seiner vorigen Ausführungen.

Nunmehr wird zur Abstimmung geschritten und zwar zunächst über die prinzipielle Frage, ob der Zentralrat oder der Kongress das Gehalt festlegen soll.

Die Italiener verlangen, dass jeder Delegierte nur eine Stimme abgeben darf.

Tomschik-Wien verweist auf die Geschäfts-

ordnung, derzufolge nur nach Nationen abgestimmt werden kann.

Für den Antrag Pfeifer: Das Gehalt legt der Zentralrat gemäss den deutschen Verhältnissen fest, werden 161 200, dagegen 76 141 Stimmen abgegeben.

Nach der Abstimmung erklärt Manot-Frankreich: Gestern haben die Deutschen einen Beirat verlangt, der bestimmte Fragen regeln solle und heute will der Zentralrat sich der Kontrolle des Kongresses entziehen. Gegen eine derartige Handlung müsse er protestieren. Wenn es so weiter gehe, verlasse er den Kongress, denn sie würden ständig majorisiert.

Lindley-Stockholm: Obgleich ich nicht befürchte, dass die Deutschen zu viel zahlen werden, muss ich mich doch dem Protest Manots anschliessen.

Döring-Hamburg: Der Protest Manots und Lindleys beruht auf irrtümlicher Auffassung oder mangelhafter Uebersetzung. Die Genossen sind der Meinung, dass der Zentralrat sich der Verantwortung entheben will. Der Irrtum wäre wahrscheinlich nicht entstanden, wenn im Geschäftsbericht der Gehaltsfrage Erwähnung getan wäre. Dieses muss im nächsten Bericht geschehen, und da der Kongress das Hoheitsrecht hat, so kann er fernere Bestimmungen treffen. Wenn eine Skala aufgestellt wird, wie Himpel sie aufstellte, dann weis der Sekretär, was er erhält. Wäre der Antrag der Italiener angenommen worden, dann müsste sich jeder Kongress mit der unliebsamen Sache befassen. Heute konnte der Kongress gar nicht anders handeln, als wie es der Antrag Pfeifer-Himpel vorschlug.

Manot-Frankreich: Wenn der Zentralrat heute zusammentritt, dann kann er sofort eine Norm für das Gehalt festsetzen; der Zentralrat müsse doch erklären, wie hoch das Gehalt sein soll. Redner stellt die Anfrage an den Zentralrat, ob dieser geneigt sei, noch heute das Gehalt festzusetzen.

Der Zentralrat erklärt sich dazu bereit.

Nunmehr verlangen die französischen Delegierten Uebergang zur Tagesordnung und Weiterverhandlung der anderen Punkte.

Carosini-Genua: Es ist allerdings richtig und gut, dass sich die Minorität der Majorität zu fügen hat, aber die Deutschen sind zu wild. Es ist nicht schön gewesen, dass die Deutschen den Engländern das Sekretariat abgenommen haben.

Guérard-Frankreich: Es ist nicht richtig vorgegangen, der Kongress muss eine Summe festsetzen und ein Maximum.

Scheffel-Berlin: So kann es nicht mehr weiter gehen; vor einer halben Stunde haben wir bereits Beschluss gefasst und jetzt haben wir in der Sache noch Debatte. Ich halte es für richtiger, wenn der Zentralrat sofort zusammentritt und seine Vorschläge macht.

Die Italiener beantragen, dass für das Gehalt ein Minimum und ein Maximum festgesetzt wird.

Carosini-Genua: Wenn auch schon abgestimmt ist, so hat doch der Zentralrat eine Verantwortung übernommen, die er ausführen muss. Auf dem nächsten Kongress werden wir dann feststellen, ob richtig gehandelt wurde.

Döring-Hamburg: Wir erheben Protest gegen die eigenartige Geschäftsführung des Vorsitzenden Zampiga. Schon vor einer halben Stunde haben wir das Wort verlangt. Wir erklären namens des Zentralrates, dass wir den Vorschlag der Italiener akzeptieren und zwar nicht deshalb, weil wir von dessen Richtigkeit überzeugt sind, sondern deshalb, um aus der unliebsamen Debatte herauszukommen. Wir haben die Verhandlungen nicht verzögert; diesen Vorwurf weisen wir zurück.

Nunmehr beantragen die Italiener, als Gehaltsminimum 2550 Mk. festzusetzen. (Allgemeine Heiterkeit.)

Manot-Frankreich protestiert gegen die lange Verhandlung.

Tomschik-Wien: Der neue Antrag der Italiener kann nicht erst zur Abstimmung gelangen. Der Antrag, dem Zentralrat die Festsetzung des Gehalts zu überlassen, ist bereits angenommen und ausserdem hat der Zentralrat den ersten Antrag der Italiener akzeptiert.

Mit dieser Erklärung des Genossen Tomschik gibt sich der Kongress zufrieden. Danach beträgt das Gehalt ab 1. Januar 1907 2500 Mk.

Es folgt

### Punkt 3 der Tagesordnung.

(Bericht der Kontroll-Kommission).

Den Bericht soll erstatten der Genosse **Manot**-Frankreich. Derselbe erklärt: Ich bin erstaunt, dass man von mir einen Bericht verlangt. Mein Kamerad hat mir von einer Kontroll-Kommission nichts mitgeteilt. Uebrigens ist, soviel ich weiss, die Wahl einer Kommission nicht vorgenommen worden und zwar deshalb, weil die Durchführung solcher Sachen in Frankreich auf Schwierigkeiten stösst. Unsererseits ist irgend welche Kontrolle nicht vorgenommen worden.

**Jochade**-Hamburg: Ich habe des öfteren nach Frankreich geschrieben mit dem Hinweis darauf, dass die Beschlüsse des Kongresses ausgeführt werden müssen. Auf alle diesbezüglichen Schreiben habe ich keinerlei Antwort erhalten. Auch bei dem diversen Wechsel, der in der Leitung der französischen Organisationen stattgefunden hat, sowie bei Verlegung derselben an die verschiedenen Orte, habe ich stets dem jeweiligen Vorstand geschrieben und auf die Kongressbeschlüsse hingewiesen, leider jedoch stets mit negativem Erfolge.

**Branconi**-Mailand: Da es uns nicht möglich ist, zu übersehen, was die Kontroll-Kommission getan hat, so schlage ich vor, wir geben uns mit dem Geschäftsbericht der Zentralleitung zufrieden und gehen weiter in der Tagesordnung.

Vorsitzender **Brodezk**i: Der Genosse **Branconi** hat einen Teil meiner zu machenden Ausführungen schon wiedergegeben. Da es keine Kontroll-Kommission gibt, die wir packen können, so ist es richtiger, wenn wir diesen Punkt verlassen und diese Angelegenheit bei dem Punkt 7 (Wahlen) erledigen. Wir liefern sonst wieder unproduktive Arbeit, indem wir eine Stunde „in die Luft“ sprechen.

Präsident **Zampiga** schlägt vor, zur Tagesordnung überzugehen.

**Schumann**-Berlin: Es herrscht ein Missverständnis vor. Die seinerzeit eingesetzte Kontroll-Kommission sollte zur Ueberwachung der Geschäfte dienen; eine Kassenkontrolle, wie sie anscheinend seitens des französischen Genossen der Kontrollkommission zuerkannt ist, sollte diese nicht ausüben. Die ständige Kassenkontrolle haben wir — Klein und ich — ausgeübt. Die Ergebnisse derselben finden Sie im Korrespondenzblatt veröffentlicht.

**Manot**-Frankreich: Ich verstehe nicht, warum der Zentralrat die Kassenbücher nicht mitgebracht hat. Auf dem nächsten Kongress muss dieses geschehen, dann können die Bücher und Belege einer Nachprüfung unterzogen werden.

Vorsitzender **Brodezk**i: Ich muss noch einmal auf meine vorhin gemachten Anregungen zurückkommen. Der Kassenbericht ist im Korrespondenzblatt veröffentlicht und laut Erklärungen des Genossen **Manot** hat eine Kontroll-Kommission nicht bestanden. Da ist doch jedes weitere Wort überflüssig. Ich beantrage deshalb Uebergang zur Tagesordnung.

Dem Antrage wird ohne Debatte Folge gegeben.

Es folgt

### Punkt 4 der Tagesordnung

(Die Taktik im wirtschaftlichen Kampfe).

Ueber Absatz a) bei Streiks und Aussperrungen referiert **Döring**-Hamburg. Redner führt aus: Bisher haben wir uns auf allen Kongressen mit diesem Punkt beschäftigen müssen; die Kongresse haben auch jedesmal den von uns vorgelegten Resolutionen zugestimmt. Es scheint jedoch, als ob diese Resolutionen und Anträge nicht genügend verstanden werden, da von einer Befolgung derselben fast nirgends geredet werden kann. Die einzelnen Organisationen der verschiedenen Länder scheinen sich über die zu beobachtende Taktik nicht besonders klar zu sein. Dies beweist z. B. der Antrag 3 der Eisenbahner Italiens. Ueber das, was in diesem Antrag gesagt wird, müsste sich logischerweise jede Organisation klar sein. Wir können hier auf dem Kongress nicht darüber bestimmen, wann die Seeleute, Hafenarbeiter, Eisenbahner usw. losgeschlagen sollen. Wir in Deutschland richten uns nach der Situation und den Mitteln, die uns für einen Kampf zur Verfügung stehen. Sind Konjunktur und Mittel ungünstig, dann nehmen wir Abstand vom Kampfe und warten, bis die Verhältnisse bessere geworden sind. Wir sind der

Meinung, dass in anderen Ländern bei einiger Vorsicht und Logik auch nicht anders gehandelt werden kann. Ich bitte, mich nicht missverstehen zu wollen. Es ist nicht meine Absicht, dass sich die anderen Länder nach Deutschland richten sollen, ich habe jedoch die Erfahrung gemacht, dass in vielen Fällen recht ungeschickt gehandelt worden ist. So sind z. B. in Frankreich und Holland eine Anzahl Streiks inszeniert worden, bei denen man, ohne Prophet zu sein, mit mathematischer Sicherheit vorhersagen konnte, dass sie kein gutes Ende nehmen würden. Ich habe mich dieserhalb auch mit dem Genossen **Wessels**, dessen Abwesenheit ich ausserordentlich bedaure, verschiedentlich auseinandergesetzt, wie man bei solchen Situationen handeln soll. In einer Resolution, die ich Ihnen nachher vorlegen werde, habe ich in den einzelnen Thesen eine sogenannte Richtschnur gegeben. Die Holländer verlangten z. B. von uns, wir möchten bei einem kleinen, ganz unwesentlichen Streik ihnen insofern zu Hilfe kommen, als wir in einen Sympathiestreik eintreten sollten. Wir konnten dem Wunsche nicht Rechnung tragen, da wir der Niederlage völlig sicher waren. Ein Sympathiestreik hat doch mindestens zur Voraussetzung, dass, wenn er durchgeführt werden soll, gute Kassenverhältnisse vorhanden sein müssen, und daran haperte es. Wenn zwei schwache Organisationen sich gegenseitig helfen sollen, dann kommt dabei nicht viel Gescheites heraus. Unsere I. T. F. hat noch lange nicht die Stärke, um gegen die internationale Kapitalmacht mit Erfolg ankämpfen zu können; wir haben erst dann Aussicht auf Erfolg, wenn unsere Organisationen noch weit mehr gestärkt werden. Die Hamburg-Amerika-Linie, die ihr Netz über den ganzen Erdball gespannt hat, würde uns auslachen, wenn es uns einfallen würde, einen Teil ihres Geschäfts oder eine einzelne Linie anzufassen. Erst dann, wenn alle Organisationen ausgebaut und international verbunden sind, kann auf allen Punkten des In- und Auslandes der Kampf mit Erfolg aufgenommen werden. Wenn z. B. in Amerika die Organisation schwach ist, dann nützt uns die Hilfe der anderen Länder sehr wenig. Die I. T. F. kann, wie sie heute noch beschaffen ist, nur in aussergewöhnlichen Fällen in Anspruch genommen werden. Nun zum Antrag 12 (Schweden). Wenn ich nicht irre, hat uns derselbe schon in Stockholm beschäftigt und wurde zurückgestellt, weil keine Möglichkeit zur Durchführbarkeit vorhanden war. Wir haben in Deutschland wiederholt die Erfahrung gemacht, dass die grossen Reedereien lieber zehn Millionen Mark zur Durchführung von Streiks ausgeben, als 50 000 Mark Lohnerhöhung gewähren. Erst vor ganz kurzer Zeit haben wir dieses System bei der Maifeieraussperrung der Hafenarbeiter in Hamburg wieder beobachten können. Deshalb haben aus den von mir angeführten Gründen die von den schwedischen Hafenarbeitern festgesetzten 20 % für die Unternehmer nicht die geringste Bedeutung. Ich muss mich wundern, dass der Antrag von Schweden kommt, wo doch auch grosse Kapitalisten vorhanden sind. Die Unternehmer in Hamburg zahlen den Streikbrechern 10 Mk. und mehr pro Tag; sie geben den Streikbrechern also nicht 20, sondern 100 und mehr Prozent. Ganz besonderes Gewicht bitte ich zu legen auf die ersten beiden Punkte meiner Resolution: Straume Organisation, gute Kassenverhältnisse, hohe Beiträge, genügende Kampffonds. Wenn diese Einrichtungen getroffen werden, dann sind wir in stande, unsere Kämpfe wirkungsvoll durchführen zu können. Jede Organisation muss, bevor sie in einen Kampf eintritt, prüfen und erwägen, ob die Mittel zur Durchführung des Kampfes vorhanden sind. Ich ersuche ferner, auch dem Schlusssatz der Resolution die nötige Beachtung zu schenken: Organisationen, die der I. T. F. nicht angeschlossen sind, können nur in ganz besonderen Notfällen unterstützt werden. Es kann der Fall eintreten, dass der I. T. F. nicht angeschlossene Organisationen in einen Kampf mit einer Reederei verwickelt werden, deren Sitz ausserhalb des betreffenden Landes liegt. Bei solchen Fällen ist unter Umständen Hilfe und Unterstützung der I. T. F. geboten und notwendig. In manchen Organisationen und Ländern ist scheinbar die Ansicht vorhanden, dass, wenn eine Organisation in irgend einem Lande sich in Not befindet, die I. T. F. sofort einzuschreiten habe. Es ist deshalb notwendig, dass in allen solchen Fällen, die derartige Möglichkeiten bieten, wie ich eben andeutete, der Zentralrat zu entscheiden hat. Ich habe meine Resolution, die ich Ihnen hiermit mit der Bitte um Annahme unterbreite, kurz und präzise abgefasst, damit dieselbe nach allen Seiten verständlich ist. Von allen phantastischen Mitteln bitte ich absehen zu wollen.

Die vom Referenten vorgelegte Resolution hat folgenden Wortlaut:

„Der internationale Kongress der Internationalen Transportarbeiter Federation, abgehalten vom 25. bis 29. Juli 1906 in Mailand, stellt für die praktische Durchführung von Streiks folgende Regeln auf:

1. Die Führung von Streiks sowie die Beschaffung der zu ihrer Unterstützung notwendigen Mittel muss in erster Linie Aufgabe jeder Organisation selbst sein.

2. Die Selbständigkeit und Widerstandsfähigkeit der Organisationen wird am zweckmässigsten dadurch erreicht, dass die verschiedenen Organisationen oder Abteilungen sich zu einer festen Zentralorganisation zusammenschliessen und genügend hohe Mitgliederbeiträge erheben.

3. Die Internationale Transportarbeiter 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 angewandt hat oder vor Ausbruch des Streiks sich mit der Zentralleitung der Internationalen Transportarbeiter Federation verständigt hat.

4. Die Entschliessung über das Eintreten in einen Sympathiestreik für eine andere Landesorganisation muss jeder Organisation selbst überlassen bleiben.

5. Alle finanzielle Unterstützung wird durch den Sekretär der Internationalen Transportarbeiter Federation geregelt.

6. Eine der Internationalen Transportarbeiter Federation nicht angeschlossene Organisation darf durch die Leitung der Internationalen Transportarbeiter Federation finanziell nicht unterstützt werden, es sei denn, dass aussergewöhnliche Umstände eine Unterstützung geboten erscheinen lassen; über eine moralische Unterstützung (Verhängung des Boykotts etc.) entscheidet die Zentralleitung von Fall zu Fall.“

Der Vorsitzende, Genosse Brodecki, macht den Vorschlag, zunächst auch die anderen beiden Referate b und c zu Punkt 4 der Tagesordnung zu hören, dann daran anschliessend den Antrag des Genossen Müller-Hamburg, betr. Agitation und Organisation der Seeleute im wirtschaftlichen Kampf, als Absatz d zu Punkt 4 mit zu verhandeln und dann die Diskussion über den ganzen Punkt 4 gemeinsam vorzunehmen.

Der Vorschlag findet Annahme.

Es folgt Absatz b zu Punkt 4: „Die Taktik im wirtschaftlichen Kampfe bei Boykotts“. Das Referat darüber hält Müller-Hamburg, welcher folgende Ausführungen macht:

Es kann nicht meine Aufgabe sein, Ihnen eine Geschichte über den Boykott vorzutragen; der Zweck meiner Ausführungen soll sein, den Boykott als Kampfmittel, als Waffe zur Abwehr zu beleuchten. Als ausschliessliches Kampfmittel der Arbeiter zu Wasser und zu Lande kann und darf der Boykott nicht betrachtet werden. Wir werden den Boykott als Ergänzungstreikmittel in Anwendung bringen; in ganz speziellen Fällen, z. B. bei den Hafentarbeitern, käme dieses in Betracht, wenn es gilt, durch Verhängung des Boykotts den Streik zu verschärfen. Von dieser Ansicht ausgehend, betrachte ich den Boykott als Kampfmittel. Im Laufe der Jahre hat es sich gezeigt, dass die einzelnen Ländern, hauptsächlich in Skandinavien, der Boykott bei dem geringsten Kampfe in Anwendung gebracht wird. Unserer Auffassung nach ist dieses nicht richtig, noch verkehrter aber erscheint es uns, wenn einzelne Schiffe boykottiert werden sollen. Die Schweden fordern da z. B. auf, den Boykott über den Dampfer Oskar II. zu verhängen, einen Dampfer von 2000 Tonnen Ladefläche. Jeder Kapitän ist nun ohne weiteres imstande, die Entlöschung eines solchen Schiffes vornehmen zu können. Wie Sie wissen werden, zwingt die Gesetzgebung die Seeleute, ihr Solidaritätsgefühl nicht zur Ausführung bringen zu können. Die Möglichkeit, das letztere nur einigermassen betätigen zu können, ist nur gegeben bei grossen Aktionen. Sie mögen anerkennen, dass der Boykott eine Notwendigkeit ist, aber es sind erst gewisse Bedingungen in jedem Lande zu erfüllen, bevor diese Waffe so in Anwendung gebracht werden kann, wie sie es verdient. Dazu ist vor allem nötig straffe Organisation auf zentralistischer Grundlage in jedem Lande. Niemand wird uns klar machen können, dass die Indifferenten uns ohne weiteres beistehen werden, denn es gehört das ganze Solidaritätsgefühl zur Durchführung eines Boykotts. Aber nicht allein die straffe Organisation ist Vorbedingung für Verhängung des Boykotts, sondern auch eine gesunde Finanzlage der Organisationen. Wir haben im Laufe der

Jahre gesehen, dass häufig die Parole ausgegeben wurde, den Boykott zu verhängen, ohne dass man daran gedacht hatte, die allernotwendigsten Mittel zu beschaffen. Sie wollen bedenken, dass die meisten Schiffe ihre ständige Mannschaft haben; wir können bei Verhängung des Boykotts diese Leute nicht an die nächste Strassenecke stellen und ihnen sagen, sie möchten von Luft und Licht leben. Die Durchführung und Kontrolle des Boykotts erfordern sehr hohe Mittel, deshalb ist eine gesunde Finanzierung notwendig. Ueber die Frage: „Wer hat den Boykott zu verhängen?“ herrschen ganz eigenartige Auffassungen in den verschiedenen Landesorganisationen. Innerhalb der „Internationalen“ muss der Grundsatz aufrecht erhalten bleiben: Nur der Zentralrat hat über die Verhängung des Boykotts zu entscheiden, nach Anhörung und Verständigung mit den einzelnen interessierten Landesorganisationen.

Ueber die Frage der Verhängung des Boykotts als politisches Aktionsmittel, welche vornehmlich in den romanischen Ländern eine Rolle spielt und viel Streit hervorgerufen hat, will ich mich nicht verbreiten, sondern auf dem wirtschaftlichen Gebiete bleiben. Als von Holland der Antrag gestellt wurde, die englische Handelsmarine durch Verhängung des Boykotts zu zwingen, mit den Buren Frieden zu schliessen, haben wir dieses Ansinnen abgelehnt aus taktischen Gründen. Wir halten es für völlig deplaziert und für Utopisterei, mit solchen Mitteln einen Zwang ausüben zu wollen. Aus denselben Gründen lehnten wir im vergangenen Jahre das Ansinnen der argentinischen Genossen, sämtliche aus Argentinien kommende Ladung zu boykottieren, ab. Der Gedanke der Argentinier mag an sich sehr gut und vom prinzipiellen Standpunkte begründet gewesen sein, aber ich frage Sie: Kann es unsere Aufgabe sein, einzelne Gruppen der Regierung zu zwingen? Es wäre uns nie gelungen, durch die Weigerung, die Ladung zu löschen, die Regierung zur Aufgabe der Belagerung zu zwingen. Sind wir zu der Ueberzeugung gelangt, dass Massnahmen erforderlich sind, dann wollen wir unseren Druck nicht auf die Entlader, sondern auf die Kaufleute und Konsumenten ausüben. Nicht bei jeder Gelegenheit darf der Boykott als Waffe im politischen Kampf Anwendung finden, der Boykott als politisches Aktionsmittel nur in ganz besonderen Fällen. Ueber die Frage, wann und wo der Boykott zu verhängen ist, hat unbedingt der Zentralrat zu entscheiden; die näheren Grundsätze sind in einer Resolution niedergelegt. Und nun noch einige Worte:

In der rücksichtslosesten, gemeinsten Weise ist der Zentralrat für sein Verhalten angegriffen worden; wir seien unfähig, unsere Aufgabe zu erfüllen, wir seien Zahlen- und Kassefinschen, ist uns gesagt worden. Nicht genug damit, wandte man sich an das internationale sozialistische Komitee. Eine solche Kampfweise muss aufhören.

So scharf das Mittel der Verhängung des Boykotts ist, so vorsichtig muss es bei der Anwendung auch gehandhabt werden, nicht über jede kleine Waschschale, Schiff genannt, darf es verhängt werden.

Wenn ich über Beendigung und Aufhebung des Boykotts den Zentralrat mitbestimmen lassen will, so deshalb, um zu verhindern, dass der Boykott nicht bis in alle Ewigkeit verhängt wird. Der Boykott muss kurz und durchschlagend sein. Wenn der Zentralrat feststellt, dass die Aufrechterhaltung des Boykotts nichts mehr nützt, dann soll er das Recht der Aufhebung haben. Dieses sind meine Grundsätze, die ich namens des Zentralrats zu vertreten habe; ich bitte Sie, denselben zuzustimmen.

Die vom Referenten vorgelegte Resolution lautet wie folgt:

„Der Kongress anerkennt den Boykott als Ergänzungskampfmittel der in der I.T.F. organisierten Transportarbeiter zu Wasser und Lande im wirtschaftlichen Kampf, soweit in erster Linie die Erringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen oder die Abwehr arbeiterfeindlicher Massnahmen der Unternehmer in Frage kommt.“

Ueber die Verhängung des Boykotts über Transportbetriebe zu Wasser und zu Lande, also nicht über die zu transportierenden Waren, entscheidet auf Antrag und genaue Darstellung der gegebenen Verhältnisse durch der I.T.F. angeschlossene Landesorganisationen der Zentralrat der I.T.F. Der so gefasste Beschluss des Zentralrats auf Verhängung des Boykotts ist von den beteiligten Landesorganisationen strikte durchzuführen.

Voraussetzung für die strikte Durchführung des Boykotts ist die straffe lokale, nationale und internationale Organisation und ihre erforderliche Finanzierung.

Nicht zu empfehlen ist die Verhängung des Boykotts als ausschliesslich anzuerkennendes Kampfmittel, oder bei unbedeutenden Kämpfen, oder über einzelne Schiffe einer Reederei, bedingt durch die Schwierigkeit seiner Durchführung im Handels- und Transportgewerbe zu Wasser und zu Lande.

Als politisches Kampfmittel der Handels- und Transportarbeiter gegen Behörden, Regierungen und Parlamente zur Abwehr reaktionärer Massnahmen oder Erringung politischer Rechte kann der Kongress den Boykott nur in Ausnahmefällen betrachten. Auch über diese Ausnahmefälle entscheidet der Zentralrat der I. T. F. Desgleichen über die Aufbringung der Mittel zur Durchführung etwa verhängter Boykotts für wirtschaftliche und politische Zwecke.

Etwa verhängte Boykotts zu beenden, ist Sache des Zentralrats nach erfolgter Verständigung mit den interessierten Landesorganisationen."

#### Nummehr folgt Punkt 4 Absatz c: Die Taktik im wirtschaftlichen Kampfe, speziell bei den Eisenbahnern

Das Referat hierzu erstattet Tom schik - Wien, welcher folgendes ausführt:

Mein Referat wird erschwert dadurch, dass recht viel, was ich zu sagen habe, leider nicht für die Öffentlichkeit bestimmt ist. Die Erfahrungen, die wir aus den letzten Kämpfen der Eisenbahner Gelegenheit hatten zu sammeln, waren die, dass fast alle Bewegungen verloren gingen. Allerdings haben in fast allen Fällen nach dem Kampfe die Eisenbahner Vorteile zu verzeichnen gehabt. So haben zum Beispiel die holländischen Eisenbahner nach ihrer verunglückten Bewegung Arbeiterausschüsse usw. erhalten, jedoch nicht die Anerkennung der Organisation. Die Italiener hatten nach dem Streik zu verzeichnen: Erhöhung der Löhne. Ob die Ziffer, 11 Millionen Lire, die der Staat zur Aufbesserung der Gehälter gegeben haben soll, richtig ist, weiss ich nicht. Die Ungarn verloren ihren Streik nach meiner Meinung deshalb, weil sie über keine tüchtige Organisation verfügten, denn hätten sie diese gehabt, wäre es sicher nicht zum Streik gekommen. Und wäre eine gute Leitung vorhanden gewesen, und diese hätte im richtigen Moment den Kampf abgeschlossen, dann wäre es entweder nicht zum Streik gekommen oder es wäre anstatt einer Niederlage ein Sieg zu verzeichnen gewesen. Ein Sympathiestreik soll von den Eisenbahnern nicht gemacht werden; in den meisten Fällen fehlt uns nämlich die Sympathie der Bevölkerung, und mit dieser haben die Eisenbahner überall ganz gewaltig zu rechnen. Durch die eminente Beunruhigung, die ein Streik der Eisenbahner bis in alle Kreise der Bevölkerung trägt, ist an ein Wohlwollen derselben gegen die Streikenden schwer zu appellieren. Wir haben in den verschiedensten Ländern verschiedene — oder noch richtiger gar keine — Gesetze, nach welchen die Dienstordnungen geregelt werden. Die staatliche Organisation der Betriebe der Eisenbahnen bedeuten für die meisten Länder eine Einrichtung für Kriege, die Verkehrsinteressen kommen erst in zweiter Linie in Betracht. Deshalb darf es uns auch nicht Wunder nehmen, wenn überall die Organisationen der Eisenbahner mit Argusaugen bewacht werden. Alle Länder und Regierungen, monarchische und republikanische, haben die gleichen Bestrebungen. Ich erinnere daran, dass ein Minister in Frankreich die Organisation der Eisenbahner als staatsgefährlich bezeichnet hat. Was in Frankreich — in einer Republik — möglich ist, ist in anderen Ländern Sitte. In Oesterreich hat man damals unsere Organisation aufgelöst, allerdings hat man sie jetzt anerkennen müssen, und zwar infolge der guten Organisation.

Es ist sehr schwer zu sagen, der Kongress empfiehlt den Eisenbahnern den Streik oder umgekehrt die passive Resistenz. Was z. B. für Oesterreich gut und möglich ist, kann für andere Länder schädlich und undurchführbar sein. Oesterreich hat eine schwache Regierung; sie befindet sich naturgemäss sehr oft im Gegensatz zu den einzelnen nationalen bürgerlichen Klassen. Die Regierung hat mit den verschiedensten Nationen, fünf an der Zahl, zu rechnen. Will sie stark sein und stellt an irgend eine Nation die Forderung auf Unterstützung, dann sagt zum Beispiel der Tscheche: was gibst Du uns dafür oder der Deutsche: gibst Du nichts? Diese Verhältnisse gereichen uns mit zum Vorteil; ich gestehe dieses hier ganz offen.

Nun zur passiven Resistenz. Diese ist alt, sie ist schon 1805 von uns erfunden worden. Die italienischen Genossen haben dieselbe sehr ungeschickt angewandt und gehandhabt und zwar

dadurch, dass sie dieselbe ausdehnten auf die Personenzüge. Sie haben dadurch das Publikum gereizt und zwar ganz unnötiger Weise, denn der Personenverkehr ist nicht der ausschlaggebendste Teil des Verkehrs, sondern gewissermassen nur als Beiwerk zu betrachten. Für die Bahnen kommt hauptsächlich der Lastenverkehr in Betracht, mit der Lahmlegung desselben müssen die Bahnen getroffen werden. Hätten die italienischen Genossen dies getan, dann hätten sie sicher grosse Vorteile zu verzeichnen gehabt. Je mehr die Güter sich anhäufen, je mehr tritt eine Verstopfung des gesamten Verkehrs ein und die weitere Folge davon ist, dass die Reisenden Radau schlagen, weil sie draussen stehen müssen und vergeblich auf Beförderung warten. In solchen Fällen werden sich die Reisenden nicht gegen die Eisenbahner, sondern gegen die Verwaltungen wenden. Das Gegenteil war in Italien zu verzeichnen, dort wandte sich das Publikum in scharfer Weise gegen die Eisenbahner.

Ich kann Ihnen auch sagen, die passive Resistenz ist weit schwerer durchzuführen als der Streik. Bei der passiven Resistenz stehen die Eisenbahner unter der Fuchtel der Vorgesetzten, sie haben sich alle Viertelstunde gegen irgend einen Befehl derselben zu wehren; wegen Verweigerung des Dienstes schwebt ihnen die Entlassung stets vor. Nehmen Sie alle Bediensteten vor; von Hundert derselben kennen höchstens zehn die Instruktion, denn die Bediensteten, hauptsächlich beim Verschub, bekommen keine Instruktion in die Hand. Welche ausserordentliche Aufgabe es nun ist, alle die Eisenbahner bei einer durchzuführenden Resistenz aufzuklären und zu informieren, das können Sie sich sehr gut ausmalen. Dazu kommt aber noch folgender, nicht zu unterschätzender, schwerwiegender Umstand: Bei der passiven Resistenz wird den Bediensteten eine tägliche Mehrleistung auferlegt, er muss ständig auf den Beinen sein, er hat weniger Ruhe, und durch Verlust der Kilometergelder, Stundengelder, erleidet er eine Verminderung seiner Bezüge usw. Deshalb ist — ich betone es nochmals — die Durchführung der passiven Resistenz keine leichte Aufgabe.

Ein Streik der Eisenbahner ist in drei Tagen gewonnen oder verloren. Beim Streik haben wir sofort mit der Tatsache zu rechnen, dass man das Militär zur Aufrechterhaltung des Dienstes abkommandiert; wenn dann nicht auf jeder Station mindestens ein mit dem Dienst vertrauter Unabhängiger vorhanden ist, dann steht die Sache schlimm. Also schwierig durchzuführen sind beide Kampfarten. Zu alledem aber haben wir noch mit den sogenannten Wohlfahrtseinrichtungen zu rechnen, Pensionskassen usw., sie spielen im Kampfe eine grosse Rolle.

Ich habe Ihnen die Schwierigkeiten, die sich den Kämpfen der Eisenbahner entgegenstellen, auseinandergesetzt und meine Ansichten in einer Resolution niedergelegt. Ich habe Ihnen nicht alles sagen können, was ich möchte; die Hauptsache ist, Schaffung guter und starker Organisationen. Die Regierungen werden dazu kommen müssen, die Organisationen der Eisenbahner anzuerkennen, denn diese Organisationen sind nützliche Institutionen und ihre Mitglieder besitzen Pflicht- und Verantwortlichkeitsgefühl.

Um uns diese Anerkennung zu verschaffen und nötigenfalls zu erkämpfen, bedarf es einer straffen und einheitlichen Zentralorganisation mit hohen Beiträgen; die Sonderhändelei der separaten Gruppen und Vereinigungen muss aufhören.

In Oesterreich und in einer Reihe anderer Länder werden wir in Zukunft nur noch mit staatlichen Bahnen zu rechnen haben. Es ist deshalb von hoher Bedeutung, dass wir unseren Einfluss mehr als bisher auf das Parlament geltend machen.

Ich schlage Ihnen nunmehr folgende Resolution vor und bitte Sie dieselbe anzunehmen:

Der 5. internationale Transportarbeiter-Kongress in Mailand 1906, empfiehlt zur praktischen Durchführung des wirtschaftlichen Kampfes den Eisenbahnern folgendes:

1. Aufhebung der separatischen Vereine (Kategorienvereine) und Gründung von Zentralvereinen in jedem Lande mit genügend hohen Beiträgen.

2. Da man eine bestimmte Regel für die Art des wirtschaftlichen Kampfes der Eisenbahner für alle Länder gemeinsam nicht aufstellen kann, der Kongress sich daher nicht darauf einlassen kann, ausnahmslos die passive Resistenz oder den Streik als Kampfmittel zu empfehlen, so empfiehlt der Kongress den Eisenbahnern: „In eine Bewegung zur Erringung wirtschaftlicher Vorteile für die Eisenbahner ist nur dann einzutreten, wenn die Sympathie der Bevölkerung vollständig auf ihrer Seite ist.“

Mit Rücksicht auf die volkswirtschaftliche Bedeutung und der staatlichen sowie völkerrechtlichen Bedeutung der Eisenbahner, ist die Verantwortung der Organisationsleiter in jedem Lande im Interesse der Eisenbahner eine so hohe, dass Kampfmittel wie Streiks und passive Resistenz, nur im äussersten Falle in Anwendung zu bringen sind, wenn sich weder auf dem Wege der Verständigung der Organisationen mit den Eisenbahnverwaltungen oder durch das Parlament eine dringend notwendige Verbesserung der Lebenslage der Eisenbahner erreichen lässt.

Die Vorbedingung zur Anwendung eines solchen äussersten Kampfmittels ist eine gute, zielbewusste Organisation.

Die Debatte über Punkt 4, Abschnitt a, b und c, wird eröffnet, als erster Redner hat das Wort Genosse Lindley-Stockholm, welcher folgendes ausführt: Man kann nicht dieselbe Taktik für Seeleute und Eisenbahner in Anwendung bringen. Betreffs der Taktik beim Kampfe der Seeleute ist dringend zu empfehlen, zunächst die kleinen Reedereien anzufassen und zwar derart, dass, wenn zum Beispiel ein boykottiertes Schiff in einem Hafen ankommt, dessen Ladung nur dann gelöscht werden darf, wenn der Unternehmer zu den sonst üblichen Arbeitslöhnen mindestens 20 pZt. zugibt. Wenn die Verbände genügend erstarkt sind, dann müssen die grossen Reedereien in Angriff genommen werden. Der Boykott ist in jedem Falle anwendbar, es müssen allerdings die Arbeiter in allen Ländern Solidarität üben.

Hierauf wird die weitere Debatte vertagt und die Sitzung um 1 Uhr 20 Minuten geschlossen.

## Vierter Verhandlungstag.

Donnerstag, den 28. Juni.

Eröffnung der Sitzung um 7 $\frac{1}{2}$  Uhr. Die Debatte über Punkt 4 der Tagesordnung wird fortgesetzt. Erster Redner ist der Genosse

**Branconi-Mailand.** Redner führt folgendes aus: Ich bin damit einverstanden, wenn der Referent erklärt, zum Streiken gehöre Geld. Im Jahre 1904 haben wir einen Streik durchgeführt und auch kleine Verbesserungen und auch Lohn erhöhungen durchgesetzt. Die Eisenbahner haben nachdem eine weitere Verbesserung ihrer Lage verlangt, aber leider vergeblich, denn die Regierung sagte, sie würde den Eisenbahnern den Streik verbieten. Nunmehr ist es sehr schwierig, einen Streik durchzuführen. Das beste Mittel zur Verbesserung der Lebenslage ist der Generalstreik. Auf dem Kongress in Genua im vergangenen Jahre habe ich verlangt, dass ein internationaler Kongress in Mailand abgehalten wird, der eine Lösung suchen sollte derart, dass in 15 Jahren die Lage der Arbeiter sich so verbessert, dass man davon leben kann. Die Deutschen müssen einen Kongress einberufen, auf welchem die Wünsche der Arbeiter festgestellt werden.

**Boriosi-Italien:** Mit den Ausführungen des Referenten Döring und Tomschik bin ich im allgemeinen einverstanden, nicht aber mit denen von Müller. In Russland kann man nicht die gleichen Streiks inszenieren als anderswo. Dort in Russland muss man Radikalmittel anwenden; in anderen Ländern solche Mittel, die zweckdienlich sind. Gegen Döring muss ich mich insofern wenden, als ich erkläre: Es kann von hohem Nutzen für die Arbeiter sein, wenn dieselben in den politischen Streik eintreten; wenn es der Zweck verlangt, dann müssen auch derartige Kämpfe durchgeführt werden. Es muss nur der richtige Moment abgepasst werden und dann drauf und dran.

**Joehade-Hamburg:** Ich will auf die prinzipielle Seite der Frage nicht eingehen, sondern nur einige Worte zur wirtschaftlichen Lage bemerken: Der Telegramm-Code soll in Zukunft in Anwendung kommen, um die schnellste Benachrichtigung zu ermöglichen. Bisher erhielten wir in den meisten Fällen von einem Streik erst dann Kenntnis, wenn derselbe schon wochenlang erledigt war; meistens erst durch die Presse erhielten wir Mitteilung. In Frankreich haben in der letzten Geschäftsperiode sehr viele Streiks stattgefunden; in höchster Not kamen dann die Genossen zu uns, und wenn wir dann verhandelnd wollten, war der Kampf beendet. Von

Reiswitz, ein deutscher Scharfmacher, beschuldigte die Genossen in Marseille verbrecherischer Handlungen. Der Telegramm-Code hätte uns schon in diesem Falle gute Dienste getan; er kann bei jeder Gelegenheit benutzt werden.

**Carosini-Genua:** Es ist überflüssig, zu reden über Boykotts und Streiks, da zu wenig Seeleute organisiert sind. In Deutschland, wo nur 4—5000 Seeleute der Organisation angehören, ist ein Generalstreik nicht durchführbar. Es ist dringend notwendig, die Indifferenten aufzuklären, damit eine grössere Macht entfaltet werden kann. Boykotts und Streiks sind nur dann gute Mittel und anwendbar, wenn starke Gewerkschaften vorhanden sind. Der Zentralrat muss die Mittel suchen zur Verbesserung der Lebenslage der Arbeiter. Den Generalstreik darf man nicht diskutieren, sondern man muss ihn vorbereiten. Die Hauptsache muss uns allen sein, die Verbände zu stärken und auszubauen.

**Manot-Frankreich:** Der Zentralrat kann nicht viel zum guten Gelingen eines Streiks tun. Die Streiks müssen so weit wie möglich im nationalen Rahmen ausgefochten werden. Die Nationen müssen ihre Selbständigkeit behalten. Zur Resolution Döring schlage ich folgenden Antrag zur Annahme vor:

„Jeder Nation, oder jeder nationalen Organisation, ist die vollkommenste Freiheit zu lassen in Bezug auf Mittel und Taktik zur Erreichung der gewünschten Resultate.“

**Brodeczki-Prag:** Es steht fest, dass wir in Oesterreich zu grossen Bewegungen kommen werden. Die Verbesserung der Löhne ist meistens für die Lohnarbeiter geschehen, für die Beamten fast gar nicht. Unser neuer Zolltarif, der 15 Heller pro Kopf beträgt, wird die Arbeiter aufritteln, und der Weg des Bittens und Bettelns wird dabei nicht eingeschlagen werden. Vom Ministerium der Staatsbahnen haben wir nicht viel zu erwarten, obgleich man bei den diversen Verstaatlichungen erklärte, die Arbeiter und Beamten würden sich in Zukunft besser stehen. (Redner gibt eine detaillierte Schilderung der Verhältnisse bei den Staatsbahnen in Oesterreich). Dieselben Zustände kann man bei den anderen Bahnen beobachten; das Material ist dort so verhaun, dass beim Uebergang in Staatseigentum nicht viel herauskommen wird. Wir stehen in Oesterreich vor dem Faktum, dass wir nichts erreichen werden, auch wenn die Minister noch so arbeiterfreundlich wären. Unsere Verhältnisse sind derart, dass es zum Kampf kommen muss, und dieser Kampf wird gegen das Parlament geführt werden. 10 Millionen Kronen wurden den Pfaffen bewilligt, 48 Millionen für den Militarismus, für die Arbeiter nichts; diese Tatsachen reizen auf.

Heute steht die Frage für uns so: Wie erzwingen wir uns unser Recht? Auf gutem Wege erreichen wir nichts mehr; davon sind wir alle überzeugt, dass wir alle Vorbereitungen zum Kampfe treffen müssen. Die passive Resistenz war nicht allgemein; im Durchschnitt betrug die Beteiligung nur etwa 20 Proz., in Böhmen reichlich 40 Proz. Die nächste passive Resistenz wird eine allgemeine sein und alle Branchen umfassen. Die Hauptsache ist, was für Leute organisiert und wie diese erzogen sind. Bei einem Streik stecken sich alle die, welche Furcht haben, hinter die Führer; so lange gute Führer und eine wohlgefüllte Kasse da sind, geht die Sache gut. Bei der passiven Resistenz jedoch muss jeder seinen Mann stellen. Da kommen Leute von der Direktion, die sagen: Was, Sie sind auch dabei? Sie sollten gerade Zulage haben, denken Sie an Ihre Familie usw. Durch solche Machinationen wird eine grosse Anzahl von Personen wankelmütig gemacht und der passiven Resistenz entzogen. Aber noch eine andere Gefahr droht uns bei der Durchführung des Kampfes: Eine Reihe tüchtiger Führer wird entlassen. Die Bahnverwaltung hat dadurch verhältnismässig wenig Schaden, bei der Gewerkschaft ist jedoch durch die Einschränkung der Leute das Gegenteil der Fall. Es steht ferner fest, dass, wenn es zum Militarismus kommt, wenn die Stationen mit Soldaten überschwemmt werden, wenn man unsere eigenen Brüder zur Reserve heranzieht, die Sache gefährlich werden kann. Denn, täuschen wir uns nicht, unter der Militärbluse wohnt eine andere Seele als unter der Arbeitsbluse. Deshalb muss es unsere Hauptaufgabe sein und bleiben, die Leute zu überzeugen und zur Selbständigkeit zu erziehen. Die Organisation muss so stark sein, dass sie schon durch die Masse der Zahl überwältigend wirkt. Die Massen müssen derart geschult werden, dass sie auch dann nicht die Fahne verlassen, wenn sie entlassen werden. Wir müssen unsere Leute so erziehen, dass sie, wenn sie die Einrückungsorder erhalten, mit der ganzen Familie, Frau und drei bis vier Kinder, zusammen einrücken. Die Folge muss sein, dass man den Mann wieder entlässt, weil man mit der Familie nichts anfangen kann. Die Frage, ob wir mit der passiven



Resistenz alles gewinnen können, verneine ich. Ich bin der festen Ueberzeugung, dass im Eisenbahnministerium eine ganze Anzahl Beamte zur „Anti-passiven-Resistenz“ erzogen werden. Ja ich gehe noch weiter und behaupte, ohne momentan den Beweis dafür antreten zu können, dass man den Versuch machen wird, uns zur passiven Resistenz zu provozieren, um uns zu vernichten. Das letztere wird allerdings nur dann versucht werden, wenn wir uneinig und schwach sind; sieht das Ministerium, dass wir fest und stark sind, dann dürfte es keinen Krieg geben. Hoffen wir das letztere. In Oesterreich sind wir auf dem besten Wege einen Beirat für das Arbeitsministerium zu erhalten.

Aber noch eins: So lange die Eisenbahner Nur-Gewerkschaftler sind, sind sie auch nicht stark genug. Sie müssen so stark werden, dass sie vor das Ministerium ziehen können, um für sich und ihre Familien ein grösseres Stück Brot zu erzwingen. Sechs Tage passive Resistenz, allgemein durchgeführt, erzeugt Massenarbeitslosigkeit und damit die Revolution. Dies möge die Regierung bedenken, bevor sie zur Provokation greift. Die passive Resistenz ist ein zweischneidiges Mittel; je nach der Solidarität, die uns verbündet, je nach der Zahl, die wir überzeugt haben und die hinter uns stehen, kann uns die passive Resistenz vorwärts bringen oder uns in Trümmer schlagen. Deshalb muss uns über alles gehen das Wohl und Wehe der Organisation.

Lindley - Stockholm: Ich muss auf meinen gestrigen Ausführungen stehen bleiben. Wir haben bei den kleinen Linien gestreikt und sehr gute Vorteile errungen. Die Schiffsbesitzer nehmen lieber Verbände, als dass sie 20 Proz. höheren Lohn zahlen. Wir müssen verursachen, dass die kleinen Reedereien sich in Gegensatz zu den grossen stellen. Haben wir die Kleineren erst niedergedrungen, dann haben wir mit den grösseren leichtes Spiel. Durch unser Vorgehen treiben wir die Patronate (Schiffseigner) dazu, dass sie die Nichtorganisierten einfach abweisen und diese wieder werden dadurch in die Verbände getrieben. Mit dem Antrage Manot-Frankreich erkläre ich mich einverstanden.

Auf Ersuchen des Genossen Degola, vom Verbands der Maschinisten und Heizer Italiens, welcher als Gast dem Kongresse beiwohnt, wird demselben das Wort erteilt; der Redner führte aus: Trotzdem meine Organisation der I. T. F. noch nicht angeschlossen ist, habe ich mir die Freiheit erlaubt, um das Wort zu bitten. Die Frage, die Sie heute verhandeln, ist ausserordentlich wichtig. Mit den Ausführungen Dörings, der da sagte, der Streik sei mit Vorsicht anzuwenden, kann ich mich nur einverstanden erklären. Den Vorschlag Branconis, die Deutschen möchten einen Kongress einberufen, kann ich leider nicht befürworten. Unsere Aufgabe muss sein, das Proletariat zum Kampfe zu erziehen. Bestimmte Grenzen zwischen politischen und wirtschaftlichen Forderungen dürfen nicht gezogen werden. Jede Organisation muss die Freiheit zum Handeln haben. Mit der Art der Führung der passiven Resistenz in Italien bin ich nicht einverstanden gewesen.

Carosini - Genua: Den Boykott halte ich für geeignet und durchführbar in kleinen Orten Italiens; mit Hilfe der Organisation, die stark genug ist, und deren Mitglieder mit keinem Unorganisierten zusammenarbeiten wollen, dürften auch überall Vorteile zu erreichen sein.

Döring - Hamburg: Ich bedauere gleich dem Genossen Müller, dass wir keine genaue Uebersetzung haben, um uns besser verständigen zu können. Es soll dies kein Vorwurf gegen die beiden Personen sein, welche die Uebersetzung bewerkstelligen, im Gegenteil, ich erkenne an, dass diese ihr möglichstes tun, um uns zu befriedigen, aber ihre Kenntnis des Deutschen reicht leider nicht aus, um eine völlige Verständigung zu ermöglichen. Das keine klare Verständigung vorhanden ist, beweist unter anderem, dass die französischen Genossen genau dasselbe beantragen, was in meiner Resolution ausführlich niedergelegt und von mir persönlich begründet ist. Wir wollen genau wie die Franzosen — jedoch im Gegensatz zum Genossen Branconi, der es durch die internationale Organisation erreichen will —, dass die einzelnen Landesorganisationen völlig selbständig handeln sollen. Wir wollen durch unsere Zusammenkünfte auf unseren Kongressen den Chauvinismus beseitigen und erst dann, wenn völlige Klarheit zwischen uns herrscht, weiter bauen und grössere gemeinsame Arbeit verrichten. Hätten wir eine klare Uebersetzung gehabt, dann wären diese Missverständnisse nicht vorhanden und eine solche Diskussion unmöglich. Mit dem Genossen Lindley werden wir uns allerdings sehr schwer verständigen. Seit 4 Kongressen kommt Lindley mit seinem Antrage. Lindley sagte uns früher, die Deutschen sehen die Verhältnisse in anderen Ländern durch die deutsche Brille an. Wir bestreiten dieses. Wir haben

gerade in Rücksicht auf die verschiedenartigen Verhältnisse in den einzelnen Ländern die Resolution zusammengestellt. Wir selbst brauchen in Deutschland derartige Bestimmungen nicht mehr; dort gelten weit schärfere Bestimmungen. Es scheint jedoch, als ob Lindley die Verhältnisse anderswo durch die schwedische Brille betrachtet. Hätte Lindley Nationalökonomie studiert, dann müsste er wissen, dass, wenn wir die kleinen Betriebe anfassen, diese dann durch die grossen aufgefressen würden. Nebenbei bemerkt, geschieht dieses auch ohne unser besonderes Zutun, sodass wir überhaupt bald keine kleinen Reedereien mehr haben. Würden wir zum Beispiel in Schweden eine kleine Gesellschaft vernichten oder lahm legen, dann hätte dieses zur Folge, dass sofort die Hamburg-Amerika-Linie auf dem Plan erscheint und einige Linien einrichtet. In einem kleinen Orte, wo 10 bis 15 Schiffe liegen und eine gute Organisation vorhanden ist, mag das Experiment, das Lindley vorschlägt, hier und da einmal gelingen. Wenn zum Beispiel ein kleines Schiff von einigen 100 Tons nach Hamburg kommt und die Hafenarbeiter weigern sich dasselbe zu löschen, dann macht dieses dem Kapitän nicht besonders viel Sorge, denn mit Hilfe des Steuermanns kann er das Schiff in einigen Stunden löschen und die Sache ist erledigt. In Malmö würde man diese Arbeit beobachten können, denn dort sieht man das kleine Schiff, während es in Hamburg im Gewühle des Hafens vollständig verschwindet. In meinem Referat habe ich schon auf die Tatsache hingewiesen, dass wir in Deutschland und speziell in Hamburg sehr gut organisierte Reederorganisationen haben. Wenn wir in Hamburg eine kleine Reederei angreifen, dann haben wir die Aussperrung der gesamten Arbeiter auf der ganzen Linie. Und so wie die Reeder in Deutschland organisiert sind, so sind sie es auch in England, Belgien, Holland usw. Dazu kommt noch, dass fast alle ausländischen Reedereien Eigentum von deutschen Gesellschaften sind. Zwar lässt Lindley durchblicken, dass man nur da vorgehen soll, wo etwas zu erreichen ist, so soll man aber nicht arbeiten; wenn wir etwas wollen, dann soll und muss es ganze Arbeit sein. Durch die gepflogene Diskussion bin ich zu der Meinung gelangt, dass in bezug auf die einzuschlagene Taktik eigentlich keine besonderen Gegensätze zwischen den hier vertretenen Organisationen vorhanden sind. Ausnahmen machen nur die Genossen Branconi und Lindley. Branconi verspricht sich den Erfolg durch Anwendung des Generalstreiks und Lindley will bei jeder Kleinigkeit in Aktion treten. Das 20 pZt.-System hat absolut keinen Wert. Ich habe schon gestern darauf hingewiesen, dass derartige Summen für die Reeder keine Rolle spielen; diese zahlen 50, 100 und mehr Prozente, wenn es gilt, die Organisationen zu bekämpfen. Und so wie es bei uns liegt, so ist es in England und den anderen Ländern. Wir müssen es deshalb ablehnen, derartige Bestimmungen in die Resolution aufzunehmen.

Manot - Frankreich: Der internationale Boykott ist nicht durchführbar. Wir hatten von den spanischen Verbänden den Auftrag erhalten, die spanischen Schiffe zu boykottieren, aber das Resultat war eine teilweise Zerstörung der Organisationen.

Boriosi - Italien beauftragt Schluss der Debatte.

Redner sind nicht mehr eingezeichnet.

Die Abstimmung ergibt die Annahme der Resolution Döring, betreffend Streiks und Aussperrungen, mit dem Amendement der Franzosen (Antrag Manot) sowie der Resolution Müller, betreffend die Taktik im wirtschaftlichen Kampfe bei Boykotts und die Resolution Tomschik, betreffend die Taktik im wirtschaftlichen Kampfe, speziell bei den Eisenbahner.

Diese angenommenen drei Resolutionen waren eingebracht zu Punkt 4, Absatz a, b und c der Tagesordnung. Mit diesen Punkten waren verbunden die Anträge 1, 3, 11 und 12. Von den letzteren ist durch die Abstimmung über die Resolutionen nur der Antrag 11 aufrecht erhalten worden, die übrigen sind gefallen resp. als erledigt zu betrachten.

Bevor die Resolution Müller - Deutschland, betreffend „Wirtschaftlicher Kampf, Agitation und Organisation der Seelente“, — welche als Absatz d zu Punkt 4 der Tagesordnung behandelt werden sollte, — verhandelt wird, gelangt Punkt 5 der Tagesordnung „Die Berufsstattistik“ zur Verhandlung.

Der Referent zu diesem Punkt, Schumann - Berlin, führt folgendes aus:

In Anbetracht der weit vorgeschrittenen Zeit ist es mir leider unmöglich, die Materie ausführlich behandeln zu können. In den Kreisen aller aufgeklärten Arbeiter besteht

kein Zweifel mehr, dass wir die Statistik pflegen müssen. Wir müssen Einrichtungen treffen, die uns jederzeit ermöglichen lassen, Feststellungen zu machen darüber, wie die Verhältnisse in den Berufen liegen. Diese Einrichtungen müssen so gestaltet sein, das wir bei Eintritt eines Kampfes sofort in der Lage sind, feststellen zu können, ob und wieviel Unorganisierte vorhanden sind, wie die Arbeitsmethoden, die Löhne und die sonstigen Arbeitsverhältnisse usw. geartet sind. Die deutschen Organisationen, soweit sie der Generalkommission angeschlossen sind, pflegen schon seit vielen Jahren die Berufsstatistik. Und wenn diese auch noch nicht vollkommen genannt werden kann, so können doch sichere Schlüsse daraus gezogen werden, um sich ein ziemlich klares Bild von den Verhältnissen machen zu können. Auch in unseren Bruderorganisationen ist es eine Hauptaufgabe mit, die Statistik nach bestem Können auszubauen. Deshalb sind wir in die glückliche Lage versetzt, bei bevorstehendem Kampfe genau beurteilen zu können, wo wir erforderlichenfalls unsere Kraft einzusetzen haben. Hier auf dem Kongress kann es sich nur darum handeln, die Grundsätze festzulegen, wie die Statistik aufgebaut werden soll. In die von mir vorzulegenden Resolution habe ich alle Momente, die für uns zunächst in Betracht kommen können, aufgeführt. Wenn der Kongress die Verbände verpflichtet, darnach zu handeln, und diese ihren Verpflichtungen nachkommen, dann werden wir nach und nach zu einem genauen Ueberblick der Situation gelangen und auch eine sichere Grundlage für unsere bevorstehenden Kämpfe gewinnen. Ich bitte Sie, die Resolution und die Anträge 14 und 15 der Vorlage möglichst einstimmig und ohne Debatte anzunehmen im Interesse der Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande.

Die Resolution hat folgenden Wortlaut:

Die wirtschaftlichen Organisationen der Arbeiter im allgemeinen sowohl, als auch die Organisationen der Transportarbeiter im besonderen, erachten es als ihre Hauptaufgabe, den Kampf mit dem ausbeutenden Unternehmertum auf wirtschaftlichem Gebiete zu führen, um dem Arbeiter schon in der heutigen kapitalistischen Gesellschaft einen möglichst hohen Anteil am Arbeitsertrage zu sichern.

Um diese Aufgabe erfolgreich durchführen zu können, ist eine genaue Kenntnis der Arbeitsverhältnisse — Arbeitszeit, Arbeitsmethoden, Löhne usw. — unserer Berufsgenossen aller Länder unbedingt notwendig.

Der Kongress verpflichtet deshalb alle, der I. T. F. angeschlossenen Organisationen, der Pflege der Berufsstatistik in Zukunft mehr Beachtung zu widmen als bisher und periodisch wiederkehrend statistische Erhebungen zu veranstalten über:

1. Zahl der in Betracht kommenden Berufsgenossen.
2. Art und Umfang der verschiedenen Arbeitsmethoden.
3. Höhe des Lohnes.
4. Sonstige, das Arbeitsverhältnis betreffende, wichtige Fragen, wie Akkord- und Tarifverträge, Prämien-systeme, Gewinnbeteiligung usw.

Der Kongress verpflichtet die der I. T. F. angeschlossenen Organisationen weiter, dem Zentralrat über die Ergebnisse der statistischen Aufnahmen Bericht zu erstatten, zwecks Austausch unter den der I. T. F. angeschlossenen Landesorganisationen und Verwendung in agitatorischer Beziehung usw.

Der Kongress erwartet ferner von allen der I. T. F. angeschlossenen Organisationen, dass sie die von dem Zentralrat alljährlich aufzunehmende Statistik über Stärke und Leistungsfähigkeit — Mitgliederzahl, Einnahmen und Ausgaben usw. — der Organisationen, durch pünktliche Einsendung der entsprechenden Angaben fördern helfen.

Die Debatte wird eröffnet. Zum Worte meldet sich niemand. Die Abstimmung ergibt die einstimmige Annahme der Resolution nebst den Anträgen 14 und 15. Resolution und Anträge werden dem Zentralrat zur Durchführung überwiesen.

Nummehr steht zur Debatte die Resolution Müller-Deutschland: „Wirtschaftlicher Kampf, Agitation und Organisation der Seeleute“. (Punkt 4 der Tagesordnung, Absatz d.)

Die Resolution lautet wie folgt:

Der Kongress anerkennt die Notwendigkeit und Berechtigung des wirtschaftlichen Kampfes der seemännischen Arbeiter aller Länder zur Erhöhung ihrer kümmerlichen Lebenslage, an der alle Handels- und Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande lebhaft interessiert sind.

Die Eigenarten des Schiffahrtsbetriebes und des seemännischen Berufes bedingen neben der straffen nationalen Organisation die internationale Verbindung der seemännischen Landesorganisationen in der Internationalen Transportarbeiter-Federation.

Der Zentralrat wird beauftragt, sofort alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um den Anschluss aller bestehenden seemännischen Landesorganisationen zu erwirken.

Der Zentralrat wird ferner beauftragt, schwach entwickelte seemännische Landesorganisationen in der Agitations- und Organisationsarbeit tatkräftig zu unterstützen, bezw. in Ländern, wo keine seemännische Organisation besteht, die erforderlichen Massnahmen zu ihrer Gründung zu treffen.

Die Herausgabe eines internationalen Manifestes an die seemännischen Arbeiter seitens des Zentralrates der I. T. F. ist dringend zu empfehlen. Auch würde der Zentralrat der I. T. F. zweckmässig handeln, wenn er den seemännischen Arbeitern in der mündlichen Agitation die erforderlichen praktischen Anleitungen gäbe.

Von den organisierten Hafearbeitern aller Länder erwartet der Kongress, dass sie die seemännischen Arbeiter in ihren agitatorischen und organisatorischen Bestrebungen, wie auch bei Streiks mit allen Kräften zunächst moralisch besonders unterstützen.

Zur Diskussion ergreift das Wort

Schumann-Berlin, welcher erklärt: Die Resolution Müller enthält, soweit gemeinsame Grundsätze vorhanden sind, durchaus nichts neues. Der Zentralrat hat die Pflicht, allen Organisationen zu helfen. Ich bin kein Gegner der Resolution, möchte Sie jedoch bitten, dieselbe dem Zentralrat als Material zu überweisen.

Döring-Hamburg: Ich muss mich prinzipiell gegen diese Resolution erklären; eine Extrawurst kann für keine Organisation gebraten werden. Dasselbe Recht, welches Müller den Seeleuten einräumen will, steht dann jeder anderen Organisation auch zu. Wir nähern uns dadurch nicht, sondern gestalten die Aufgaben der „Internationalen“ nur schwieriger. Ich schliesse mich dem Vorschlage Schumanns, die Resolution dem Zentralrat als Material zu überweisen, an.

Himpel-Berlin: Ich muss mich vollinhaltlich den Erklärungen der Genossen Schumann und Döring anschliessen. Alles, was in der Resolution gewünscht wird, geschieht bereits und ist Aufgabe der I. T. F. Ausserdem ist Genosse Müller Mitglied des Zentralrates und daher in der Lage, die nötigen Anregungen in dieser Körperschaft geben zu können.

Müller-Hamburg: Ich muss gegen die Bemerkung, wir wollten eine Extrawurst gebraten haben, ganz energisch protestieren. Ich habe die Resolution nicht eingebracht zu dem Zwecke, die „Internationalen“ zu schädigen, so lange ich auf dem internationalen Gebiet mitarbeite, tat ich stets das Gegenteil. Ein jeder muss wissen, dass die Seeleute aus eigener Kraft sich nicht emporzuheben vermögen. Ich halte es für die vornehmste Pflicht der Hafen- und Transportarbeiter, die Seeleute in jeder Weise zu unterstützen. Die Schranken der Gesetzgebung müssen umgangen werden; die Resolution soll nach aussen hin einen bestimmten Druck ausüben. Dieses kann aber nur geschehen durch eine Festlegung durch den Kongress. Die Aufgaben der „Internationalen“ glaube ich zu kennen und bitte Sie deshalb dringend, die Resolution anzunehmen.

Carosini-Genua: Die Hafen- und Transportarbeiter haben die gleichen Interessen wie die Seeleute. Wenn zum Beispiel die Seeleute streiken, dann finden sich aus den anderen Organisationen nicht so leicht Streikbrecher, während es beim umgekehrten Fall anders liegt. Wir müssen deshalb alles versuchen, um die Seeleute aufzuklären und zu unterstützen. Die Animosität gegen die Seeleute bedaure ich; diejenigen, die Interesse haben für die I. T. F. müssen auch für Annahme der Resolution durch den Kongress stimmen.

Die Rednerliste ist erschöpft. Vor der Abstimmung beantragt der Genosse Schumann-Berlin, die Resolution dem Zentralrat als Material zur besonderen Berücksichtigung zu überweisen.

Die Abstimmung ergibt 160 200 Stimmen für Ueberweisung der Resolution an den Zentralrat, gegen 80 141, die für Annahme der Resolution durch den Kongress plädieren.

Seitens der französischen Delegierten liegt ein Antrag vor, der dagegen protestiert, dass es ihnen zur Unmöglichkeit gemacht sei, zu den Anträgen 14 und 15 sprechen zu können.

Vorsitzender Zampiga: Die Franzosen haben recht, über diese beiden Anträge ist nicht diskutiert worden.

Der Kongress stimmt nach kurzer Geschäftsordnungsdebatte schliesslich dem Verlangen der französischen Genossen zu, noch nachträglich — trotzdem nach dem Referat des Genossen Schumann — zu den beiden Anträgen die Diskussion zu eröffnen.

Das Wort erhält Guérard-Frankreich, der folgendes ausführt: Bis jetzt habe ich vergeblich auf das Wort gewartet; von einer bereits vollzogenen Abstimmung weis ich nichts. Ueber die Anträge 14 und 15 muss noch diskutiert werden. Ausserdem haben wir zu Antrag 15 noch einen Zusatzantrag zu stellen, der wie folgt lautet:

Absatz b zu Antrag 15: „über das Betriebssystem öffentlicher Betriebe, Monopole, Konkurrenz, Mitarbeit der Arbeiter usw.“

(Nach den Ausführungen des Genossen Guérard entsteht zwischen diesem und den Uebersetzern eine sehr lebhaft Auseinandersetzung, aus welcher zu entnehmen ist, dass die französischen Genossen den Antrag der Vereinigten Eisenbahner Deutschlands (Antrag 15, Abs d), anscheinend so verstanden haben, dass sich die einzelnen Organisationen bei vorzunehmenden Erhebungen an die Verwaltungen der Eisenbahnen wenden und dadurch die Organisation ausgeschaltet werden sollen. Himpel, Protokollführer.)

Nachdem die französischen Genossen aufgeklärt worden sind, verzichten sie auf die weitere Debatte. Der von Guérard gestellte Zusatzantrag (Abs. b zu Antrag 15) wird einstimmig angenommen.

Damit sind sämtliche Anträge der Vorlage erledigt. Zu sonstigen Anträgen (Punkt 6 der Tagesordnung) nimmt Manot-Frankreich das Wort und erklärt: Ich glaube, um bessere Propaganda für die I. T. F. machen zu können, wäre die Anschaffung eines Erkennungszeichens von grossem Vorteil, ich bitte Sie deshalb, folgendem Antrag Ihre Zustimmung erteilen zu wollen:

„Als Agitationsmittel und um die verbündeten internationalen Organisationen daran zu erkennen, eine Marke oder einen Stempel mit den Initialen der I. T. F. zu schaffen, die den nationalen Federationen und verbündeten Syndikaten zur Verfügung zu stellen ist.“

Lindley-Stockholm: Ich muss mich gegen den Antrag wenden, da er nicht praktisch ist und die einzelnen Verbände schon Stempel usw. haben.

Manot-Frankreich: Wenn Schweden bereits derartige Stempel hat, dann braucht es keine mehr; ich halte die Sache für ein gutes Propagandamittel.

Der Antrag findet Annahme.

Seitens des spanischen Delegierten, Genossen Perez, wird dem Kongress nachstehender Protest zur Annahme unterbreitet:

„Der internationale Kongress der Transportarbeiter-Federation protestiert gegen die spanischen Gesetze, welche überall die kapitalistische Klasse begünstigen, indem sie das freie Recht des Streikens als Vergehen betrachten;

gegen die gerichtlichen Vorkehrungen, gegen die Ausrüstung der spanischen Dampfer Conte de Wilfrédo und Bellber wegen des Gebrauches, den diese von genanntem Rechte gemacht haben;

gegen das Benehmen der spanischen Schiffsreederei, welche die Arbeiter zwingen, ausserhalb der Organisationen zu bleiben, indem sie die Organisationen mit dem Boykott bedrohen;

fordert die von dem Herrn ai Monti gegründeten Arbeiterorganisationen auf, sich mehr zu emanzipieren, um sich zum Zwecke des Widerstandes zu organisieren.“

Diese Protesterklärung wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Damit ist dieser Punkt der Tagesordnung erledigt; es folgt Punkt 7 (der letzte) der Tagesordnung: Wahlen.

Zu dem ergriffen das Wort der Genosse Schumann-Berlin, welcher den § 6 des Statuts für die internationale Transportarbeiter Federation ausführlich erläutert und zum Schlusse seiner Ausführungen erklärt: Es kann sich heute nur darum handeln, ob in Zukunft Deutschland wieder als Sitz der I. T. F. bleiben soll. Die Konstituierung des Zentralrats erfolgt durch diesen selbst; der Kongress hat damit nichts zu tun.

Zur Diskussion meldet sich niemand; einstimmig wird beschlossen, den Sitz der I. T. F. auch fernerhin in Deutschland zu lassen.

Guérard-Frankreich: Namens der französischen Delegierten habe ich dem Zentralrat und speziell dem Sekretär, Genossen Jochade, unsern Dank und Anerkennung für die geleistete Arbeit auszusprechen. (Allgemeine Zustimmung.)

Jochade-Hamburg: Im Namen des Zentralrates danke ich für die uns gewordene Anerkennung; soweit meine Kräfte reichen werde ich genau so wie bisher bemüht sein zur Zufriedenheit aller zu arbeiten. (Bravo.)

Als Tagungsort für den nächsten Kongress wird seitens der Italiener Paris, seitens der Franzosen Berlin oder Hamburg und seitens der Deutschen Wien vorgeschlagen.

Die französischen Genossen erklären zu ihrem Vorschlage (Berlin oder Hamburg zu bestimmen), denselben deshalb gemacht zu haben, um aller Welt zu zeigen, dass sich die französischen und deutschen Arbeiter eins fühlen. (Allseitiges Bravo.)

Bei der Abstimmung werden abgegeben: für Wien 9, Paris 3 und Berlin oder Hamburg 3 Stimmen; der nächste Kongress soll darnach in Wien stattfinden. Sollten besondere Umstände eintreten, dann bleibt es dem Zentralrat überlassen, einen anderen Ort zu bestimmen.

Damit ist die Tagesordnung des Kongresses erschöpft,

Vorsitzender Brodzki: Werte Genossen! Bevor wir auseinandergehen, gestatten Sie mir noch einige Worte. Unsere Verhandlungen haben gezeigt, dass wir noch nicht alles gefestigt haben. Die Debatten haben jedoch ergeben, dass die gesamte organisierte Masse den Wert der „Internationalen“ erkannt hat und mit aller Macht darnach strebt, dieselbe immer mächtiger zu gestalten. Es gibt keine Branche unter den sonstigen Arbeitsbrüdern, die mit einem so starken Kapitalismus zu rechnen hat, als wie wir Transportarbeiter. Erst wenn wir gut organisiert sind, bilden wir eine Macht. Das Kapital ist international organisiert, deshalb muss auch unser Ziel und unser Weg derselbe sein. Die Zeit wird kommen, wo wir die Masse der Berufskollegen überzeugt haben und dann wird der grosse Kampf beginnen, in dem unsere Berufsgenossen, die gesamten Transportarbeiter, die Kerntruppen abgeben werden.

Deshalb ersuche ich Sie zu Hause, in der Heimat, den internationalen Gedanken zu pflegen und die Berufsgenossen aufzuklären darüber, dass sie der Organisation Opfer zu bringen haben. Die „Internationale“ bedeutet für uns die Befreiung der Transportarbeiter aus den Banden der kapitalistischen Knechtschaft.

Den italienischen Genossen glaube ich im Namen des Kongresses den Dank für die bewiesene Gastfreundschaft aussprechen zu dürfen und erkläre ich Ihnen schon heute, dass wir uns in Wien revanchieren werden.

Ich bitte mit mir in ein Hoch auf die „Internationale“ einzustimmen, sie lebe hoch — hoch — hoch! (Die Delegierten stimmen begeistert in die Hochrufe ein.)

Der Kongress ist geschlossen.

(Schluss 1 Uhr.)