

Internationale Transportarbeiter-Federation.

# Protokoll

über die

Verhandlungen des VI. Internationalen  
Transportarbeiter-Kongresses

sowie der

Konferenzen der Eisenbahner und Seeleute.

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

---

## Bericht des Zentralrats

für

1906—1907—1908.



Ph 0-15378

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

## Inhalts-Uebersicht.

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

IV.

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

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

VI.

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



---

---

Druck von Friedrich Meyer, Hamburg 23.

---

---

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

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

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

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

Dieser Antrag wird mit allen gegen die Stimme Dänemarks angenommen.

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

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



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

## Erster Tag.

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

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

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

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

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

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

Die Geschäftsordnung lautet:

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



**Jochade:** Wir schreiten nun zur Wahl der Präsidenten und zweier Schriftführer. Unsere Geschäftsordnung schreibt vor, dass zwei Vorsitzende mit gleichen Rechten für die ganze Dauer des Kongresses gewählt werden. Es wurde bei mir der Vorschlag eingebracht, für die ganze Dauer des Kongresses zu wählen als Vorsitzende: Grüll (Oesterreich) und Guérard (Frankreich), als Schriftführer: Anderson (Schweden) und Mahlman (Belgien).

Die Vorschläge werden einstimmig angenommen.

Vorsitzender **Grüll:** Indem ich Ihnen namens der Gewählten den besten Dank ausspreche, versichere ich Ihnen, dass wir das Präsidium unparteiisch führen werden.

**Tomschik:** Mir wurde vom Komitee zur Vorbereitung des Kongresses und von den organisierten Eisenbahnern und Transportarbeitern Oesterreichs die Ehre zu teil, Sie in deren Namen auf das herzlichste zu begrüßen. Auch die Paricivertretung der Sozialdemokratie Oesterreichs und der Verband der sozialdemokratischen Abgeordneten im österreichischen Reichsrate haben mir den Auftrag erteilt, Ihnen Grüsse zu überbringen und Ihrer Arbeit den gedeihlichsten Erfolg zu wünschen.

**Hueber:** Ich habe den ehrenvollen Auftrag übernommen, Sie im Namen der Gewerkschaftskommission Oesterreichs zu begrüßen. Sie werden mir gestatten, dass ich meine Begrüßungsworte nicht ganz kurz fasse, weil wir Oesterreicher nicht so bald wieder Gelegenheit haben werden, so viele Delegierte aus dem Auslande hier zu sehen wie heute. Wir haben das Glück und die Ehre, innerhalb wenig Wochen den zweiten internationalen Kongress von gewerkschaftlich organisierten Arbeitern in dieser Stadt tagen zu sehen. Es ist ganz kurze Zeit verlossen, seitdem hier der internationale Textilarbeiterkongress abgehalten wurde. Dieser Kongress hatte gute Früchte für den internationalen Ausbau der Textilarbeiterorganisation. Er hat die Kampfesfähigkeit der Organisationen aller Länder gestärkt, indem er eine weitgehende Regelung der internationalen Streikunterstützung beschlossen hat. Auch dieser Kongress wird eine sehr wichtige Frage behandeln, indem er sich mit dem internationalen Ausbau, mit dem Zusammenschluss der Organisationen beschäftigen wird, der in keiner Industrie und in keinem Berufe so notwendig ist, wie für die Arbeiter des Transportes aller Art. Ihr Beruf ist der Lebensnerv unserer heutigen Wirtschaftsordnung. Wenn wir wissen, welche Kräfte in den Arbeitergruppen stecken, die Sie vertreten, und wenn wir diese Kräfte auslösen, um sie den Ausbeutern, mögen das Staat oder Privatunternehmer sein, erkennbar zu machen, dann müssen die billigen und gerechten Forderungen der Proletarier Ihrer Berufe ihrer Erfüllung entgegengehen. Deshalb muss es der Grundsatz der Gewerkschaftler aller Länder sein: Konzentration der Kräfte und der Mittel. Diesem Grundsatz haben wir in Oesterreich vollauf entsprochen. Wir haben unsere Kräfte und Mittel nicht nur in der gewerkschaftlichen Organisation konzentriert, sondern auch so, dass die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter eins sind mit der politischen Partei der Arbeiter. Weihnachten werden es zwanzig Jahre sein, dass wir im modernen Sinne den politischen und den gewerkschaftlichen Kampf begonnen haben. Wir haben dadurch das allgemeine und gleiche Wahlrecht errungen und haben von  $2\frac{1}{4}$  Millionen Industriearbeitern über eine halbe Million gewerkschaftlich organisiert. Gewiss noch eine kleine Zahl, aber die feste und geschlossene gewerkschaftliche Organisation dieser Arbeiter, die einig

sind mit der Partei — trotz der Trennung der Arbeit, die jede für sich zu leisten hat — macht es möglich, den Einfluss auf die Gesetzgebung zu erringen, den auch die Gewerkschaften brauchen. Wir täuschen uns nicht über den Wert des Parlamentarismus und wissen genau, dass die Arbeiterschaft der Selbsthilfe durch die Gewerkschaften nicht entraten kann, um wirtschaftlich und kulturell vorwärts zu kommen. Doch zwanzig Jahre sind nur eine kurze Spanne Zeit im Emanzipationskampfe der Proletarier eines Landes. Ich will nicht so unbescheiden sein, unsere Organisation als mustergültig hinstellen, aber sie zeugt von Einigkeit, und wir wünschen, dass es mit dieser in allen Ländern so bestellt wäre. Da bei uns die Eisenbahner und in der letzten Zeit auch die Transportarbeiter und dann die Seeleute starke Organisationen gebildet haben, so werden Ihre Beschlüsse nicht nur von der gesamten Arbeiterschaft Oesterreichs, sondern auch von den Unternehmern genau beachtet werden. Je enger Sie sich zusammenschliessen, um so grösser werden Ihre Erfolge sein. Eine Organisation von 10 000 Mitgliedern kann man zerstören. Wenn sie 100 000 umfasst, entscheidet aber nicht mehr die Gewalt, sondern die Staatsraison, der Umstand, ob man so viele Menschen reizen will, die schärfsten Mittel anzuwenden. Deshalb ist von nöten, Zentralisation soweit wie möglich, natürlich unter Berücksichtigung aller Kategorien. Die österreichischen Arbeiter wünschen Ihnen den Erfolg, dass Sie machgebietend dastehen in allen Staaten der Welt!

**Vorsitzender:** Es ist die Präsenzliste genau festzustellen und ich unterbreche deshalb die Sitzung.

Die Feststellung der Präsenzliste ergibt folgendes Resultat:

**Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein (Eisenbahner) in Oesterreich mit 54 000 Mitgliedern;** Josef Tomschik, Rudolf Müller, Josef Grill, Wilhelm Brodecky, Rudolf Weigl, Carl Winter, Josef Schwab, Heinrich Prochaska, Josef Koranda, Franz Lill, Franz Duschek.

**Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter in Oesterreich mit 9000 Mitgliedern:** August Forstner, Franz Menges, Franz Schwerzel, Anton Prager, Albino Huastia.

**Lokomotivführer-Verein in Böhmen mit 1500 Mitgliedern:** Bohuslav Kucera.

**Eisenbahner-Verband in Deutschland mit 15 000 Mitgliedern:** Louis Brunner, Hans Herrmann, Albert Rosshaupter, August Schwall.

**Verband der Hafearbeiter in Deutschland mit 33 250 Mitgliedern:** Joh. Döring, Karl Seidel.

**Transportarbeiterverband in Deutschland mit 90 500 Mitgliedern:** Hans Dreher, Oswald Schumann, Otto Schultzki.

**Seemannsverband in Deutschland mit 7300 Mitgliedern:** Paul Müller.

**Seemanns-Vereinigung in Belgien mit 490 Mitgliedern:** C. Mahlmann.

**Transportarbeiter in Ungarn mit 3000 Mitgliedern:** Ludwig Tarcsai.

**Eisenbahnerverband in Italien mit 30 000 Mitgliedern:** E. Branconi, J. Ottini.

**Seemannsverband in den Vereinigten Staaten von Amerika mit 26 000 Mitgliedern:** Andrew Furuseth.

**Hafearbeiterverband in England mit 13 000 Mitgliedern:** James Sexton, James Kilkelly.

**Syndicat National der Eisenbahner in Frankreich mit 45 000 Mitgliedern:** E. Guèrard, E. Roberjot, E. Poitevin.

**Verband der Eisenbahner in England mit 97 000 Mitgliedern:** R. Bell, W. Hudson.

**Verband der Eisenbahner in Schweden mit 27 600 Mitgliedern:** C. Winberg, K. Tirén, C. Anderson.

**Transportarbeiterverband in Schweden mit 12 000 Mitgliedern:** Ch. Lindley.

**Hafen- und Flussarbeiter in Finnland mit 2500 Mitgliedern:** A. Sivenius.

**Seeheizerverband in Dänemark mit 1600 Mitgliedern:** Ch. Jäpelt.

**Eisenbahnerverband in Dänemark mit 5500 Mitgliedern:** Ch. Nielsen.

**Eisenbahnerverband in Bulgarien mit 1500 Mitgliedern:** W. Georgieff.

**Eisenbahnerverband in Bulgarien mit 500 Mitgliedern:** „F. K.“  
Sekretär der I. T. F.: H. Jochade.

Als Gäste sind erschienen:

**Vereinigte Unionen der Seeleute in Australien mit 6000 Mitgliedern und Hafenarbeiter und Allgemeiner Arbeiterverband in England mit 13 000 Mitgliedern:**  
Ben Tillet.

**Landeszentrale der Gewerkschaften in Norwegen:** Puntervold.

**Eisenbahnerverband in Ungarn mit 12 000 Mitgliedern:** B. Fellner.

**Riga-Oreler Eisenbahn in Russland:** „Alexander“ (Pseud.).

**Eisenbahnerverband (V. P. S. T.) in der Schweiz mit 16 500 Mitgliedern:** E. Düby.

**Lokomotivführer und Heizer in der Schweiz mit 3500 Mitgliedern:** A. Rimathé.

**Lokomotivführer und Heizer in Belgien mit 5500 Mitgliedern:** J. Dorignaux,  
H. Renier.

Nach einer Pause erfolgt die Wiedereröffnung und die Erörterung des Punktes:

#### **Geschäftsbericht der Zentralleitung.**

**Jochade:** Der Bericht liegt Ihnen gedruckt vor, vorläufig allerdings erst in zwei Sprachen. Es war nicht möglich, ihn so rechtzeitig herzustellen, dass er auch in französischer Sprache verteilt werden kann, ich hoffe aber, dass auch die französische Auflage noch im Laufe des Tages eintrifft.

Ich will nur wenig zum Bericht bemerken. Er war so gedacht, dass daneben auch eine informative Zusammenstellung über die Unterstützungs- und andere Einrichtungen aller angeschlossenen Organisationen gegeben werde, dann eine über die Kämpfe, die in allen Ländern geführt wurden, über die Schutzgesetze, die Kranken- und Invalidenkassen der einzelnen Länder. Obgleich zu diesem Zwecke Fragebogen für jeden einzelnen Beruf gesondert — Eisenbahner, Strassenbahner, Transportarbeiter, Hafenarbeiter, Seeleute — rechtzeitig versandt worden sind, sind sie nicht rechtzeitig eingegangen. Ein Teil steht noch aus, und so war ich nicht imstande, einen umfassenden Bericht zu geben. Wir werden die Veröffentlichung so lange aufschieben, bis alle Fragebogen eingegangen sind, und das Ergebnis in Form einer umfangreichen Broschüre in drei Sprachen publizieren. Ich muss bedauern, dass es nicht gelungen ist, diesen Bericht heute vorzulegen. Er wäre eine sehr gute Grundlage für unsere Verhandlungen gewesen. Es ist wie gesagt nicht meine Schuld, dass es nicht so gekommen ist, sondern derjenigen Organisationen, die der Sache nicht den nötigen Wert beigemessen haben. Wenn wir Fortschritte machen wollen, müssen wir erst die Kenntnis der Verhältnisse in allen Ländern haben.

Der Bericht, den Sie vor sich haben, umspannt ein ziemlich umfangreiches Gebiet. Ich habe darin die verschiedenen grossen Kämpfe geschildert, allerdings nur ganz kurz, weil eine ausführlichere Darlegung nicht möglich war. Wir haben in der letzten Geschäftsperiode eine so grosse Zahl von Kämpfen zu bestehen gehabt und so hartnäckig wie nie zuvor. Ausserdem sind im Be-

richte die Organisationsverhältnisse der Hafenarbeiter, Transportarbeiter, Seeleute, Eisenbahner und Strassenbahner aller Länder geschildert, soweit wir Verbindungen haben. Wenn das nur in knappen Umrissen geschehen ist, so deshalb, weil ich mit dem Gesamtbericht rechnetete.

Beim Kampfe in Holland trat eine Erscheinung zutage, die nicht ohne Widerspruch bleiben darf. Die dortigen Hafenarbeiter legten die Arbeit nieder, weil sie sich gegen die Einführung der Maschinen wendeten. Erst einige Zeit später stellten sie Forderungen wirtschaftlicher Natur auf. Dadurch wurde die Ursache des Kampfes verwischt. Wir konnten die anfängliche Taktik nicht unterstützen. Vielleicht spricht sich der Kongress darüber aus, ob es richtig ist, dass sich die Hafenarbeiter gegen die Einführung der Maschinenarbeit in den Häfen wenden.

Die finnländischen Hafenarbeiter traten wiederholt mit dem Ersuchen an uns heran, bestimmte Schiffe zu boykottieren, da sie von Streikbrechern geladen seien. Wir haben das abgelehnt, denn der Boykott eines einzelnen Schiffes, in der Grösse wie sie von Finnland kommen, hat keinen Zweck. Bevor die Vorbereitungen dafür getroffen sind, ist der Kampf doch schon entschieden.

Wir haben auf den vorigen Kongress beschlossen, wie bei Boykotts und Streiks verfahren werden soll, aber viele Vorgänge entsprachen nicht unsern Beschlüssen. Es ist insbesondere nicht beachtet worden, dass bei Bevorstehen von Kämpfen die Zentrale unterrichtet werden soll. Beim Kampfe in Schweden ist erst nach vier Wochen die Verständigung gekommen und das war eine so grosse Bewegung. Es darf nicht vergessen werden, dass alle Schriftstücke erst übersetzt werden müssen und dass, wenn wir erst so spät verständigt werden, die Arbeit keinen Zweck mehr hat. Vielleicht nimmt der Kongress Veranlassung, nochmals zu betonen, dass die Zentrale vom Entstehen der Konflikte in Kenntniss zu setzen ist, damit wir die Kameraden aller Länder rechtzeitig verständigen können. Ueber den Streikbrecherimport will ich nicht sprechen, weil wir diesen Punkt besonders behandeln wollen und Lindley beim nächsten Punkt der Tagesordnung darüber gewiss eingehend sprechen wird.

Die Fortschritte, die die internationale Transportarbeiter Federation in den letzten 2 Jahren gemacht hat, sind sehr gross. Während wir am 1. Juli 1906 nur eine Vereinigung von 22 Organisationen mit 207 731 Mitgliedern in 13 Ländern waren, sind heute 44 Organisationen mit 496 620 Mitgliedern in 18 Ländern angeschlossen. Die Zahl der Organisationen hat sich also beinahe verdoppelt, die Zahl der Mitglieder weit mehr als verdoppelt. Sie können daran ersehen, wie grosse Mühe wir uns gegeben haben, die noch nicht angeschlossenen Organisationen zu überzeugen, dass der Anschluss nötig ist. Viele Organisationen, die zu uns gehören, und die auch zum Teil Vertreter hierher schickten, die dem Kongress als Gäste anwohnen, haben sich uns aber noch immer nicht angeschlossen. In ihren Briefen haben sie mitgeteilt, dass es noch nicht geschehen konnte, aber geschehen werde, entweder bis die materiellen Verhältnisse dieser Organisationen besser werden, oder bis ihr Kongress es beschlossen habe, oder bis eine Urabstimmung erfolgt sei, worauf allerdings unter Umständen noch mehrere Jahre gewartet werden müsse. Aber trotz aller dieser Schwierigkeiten haben wir uns in diesen zwei Jahren recht günstig entwickelt, und wir hoffen, dass die fortschreitende Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist. Ich hoffe, dass dieser Kongress dazu beitragen wird, dass die 300 000 Organisierten — die

amerikanischen Eisenbahner, die eine halbe Million umfassen, nicht eingerechnet — die noch nicht der internationalen Federation angehören, sich bald unserer Weltorganisation anschliessen werden.

Wie Sie aus dem gedruckten Bericht ersehen, hatte die Federation vom 1. Juli 1906 bis 1. Juli 1908: 60 045 Mark Einnahmen, 55 307 Mark Ausgaben und dadurch einen Ueberschuss von 4738 Mark. Zu den Einnahmen gehören auch 23 525 Mark als freiwillige Unterstützungen für Kämpfe, Streiks und Aussperrungen. Davon wurden 21 653 Mark an die durch solche hilfsbedürftig gewordenen Organisationen abgeführt, der Rest in der letzten Zeit den schwedischen Hafentarbeitern überwiesen. Die Einnahmen seit dem 1. Juli 1908 betragen 11 819 Mark, die Ausgaben 9242 Mark, so dass das Vermögen der Federation gegenwärtig 7315 Mark beträgt. Diese Summe kann ebenso wie die regelmässigen Einnahmen nur für Informationszwecke dienen, dann zur Aufrechterhaltung des Sekretariats und was damit eben zusammenhängt. Wir haben also mit den Mitteln nicht etwa gespart, sondern wir haben alles getan, was uns unsere Statuten vorschreiben. Unsere Fortschritte beweisen, dass das Geld nicht unnütz ausgegeben wurde.

Das Korrespondenzblatt der Federation, über das ich nur Weniges sagen will, wird in drei Sprachen herausgegeben und den agitatorisch tätigen Kollegen in allen Ländern zugestellt. Es befasst sich vorläufig bloss mit der Entstehung und Entwicklung der einzelnen Organisationen, mit statistischen Darlegungen und den Schilderungen grosser Kämpfe. Wir hoffen, dass wir es bald ausgestalten können; das wird aber nur möglich sein, wenn wir die rege Mitarbeit aller Länder finden. Wir haben bisher noch wenig Mitarbeiter und es wäre gut, wenn sich die Kollegen mehr für das internationale Organ interessieren würden. Ausserdem geben wir in sechs Sprachen Zirkulare heraus, wenn plötzliche Vorgänge rasch mitgeteilt werden müssen. Um die Berichterstattung in das entsprechende System zu bringen, haben wir in Mailand beschlossen, dass jede Organisation einen ständigen Berichtersteller für das Organ bestimmt. Diesem Beschlusse sind aber nur die schwedischen und französischen Eisenbahner nachgekommen. Es wäre nötig, dass jede Organisation einen verlässlichen Berichtersteller bestellt, damit in Zukunft die Berichte viel schneller veröffentlicht werden können als bisher.

Ich bitte Sie, den gedruckten Bericht der Zentralleitung und das was ich dazu bemerkt habe, zu besprechen und wenn Sie Ausstellungen zu machen haben, mit der Kritik nicht zurückzuhalten, damit wir, wenn wir wieder mit der Leitung der Federation beauftragt werden, in Zukunft uns danach richten können.

Vorsitzender **Guérard**: Da heute nachmittag die Konferenz der Eisenbahner fortgesetzt wird, werden die Verhandlungen des Kongresses auf morgen vertagt.

Schluss der Sitzung 1 Uhr.

## Zweiter Tag.

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

Es folgt nun die Debatte über den

### Geschäftsbericht der Zentralleitung.

**Hudson** (England): Ich gestatte mir das Wort zu ergreifen, um speziell auf die eine Stelle im gedruckten Bericht hinzuweisen, die die Behandlung der Streikbrecher betrifft.

(Der Redner meint folgende Stelle:

Der britische Gewerkschaftskongress von Bath hat sich mit der Frage beschäftigt, welche Rolle britische Streikbrecher in so hervorragender Weise auf dem Kontinent gespielt. In einer Resolution wurden die Streikbrecher auf das schärfste verurteilt. Vom Parlament wurde die Ergreifung gesetzlicher Massregeln verlangt, die den Export von Streikbrechern unmöglich machen sollen, dass der Foreign Enlistment Act gegen solche Personen angewendet werden kann, die sich von fremden Kapitalisten anwerben lassen. Auf Grund dieses Gesetzes werden Engländer bestraft, die sich für eine fremde Macht als Soldaten anwerben lassen. Leider fand über diesen so wichtigen Gegenstand keine Debatte statt. Der Kongress konstatierte eben eine Tatsache und rief nach Staatshilfe. Es wurde kein Versuch gemacht, nach den Ursachen dieser traurigen Verhältnisse zu forschen, und es will uns dünken, als ob die einstimmig angenommene Resolution eine Vogel Strauss-Politik darstellt. Indem der Kongress nach Staatshilfe ruft, erklären sich die Gewerkschaften unfähig, selber Hand ans Werk zu legen. Der Gedanke, der der Resolution zugrunde liegt, mag ja ganz gut sein, es erscheint jedoch fraglich, ob sich das Parlament in nächster Zukunft in zufriedenstellender Weise mit solchen Fragen beschäftigen wird. Was wollen also die englischen Gewerkschaften in der Zwischenzeit tun? Es muss von den englischen Gewerkschaften etwas geschehen.)

Ich muss dazu folgendes bemerken: Wir und unsere Kollegen auf dem Kontinent sind einer Meinung darüber, dass man diesem Gegenstand die grösste Aufmerksamkeit zuwenden muss. Darum müssen wir es als eine Ironie auffassen, wenn die Sache so dargestellt wird, dass wir nur scheinbar uns dem Streikbrecherexport aus England entgegensetzen. Wir sympathisieren mit den Bestrebungen auf dem Festlande und gehen so weit, als es die Gesetze gestatten. Es ist ein Uebel, dass sich bisher auf dem Festlande keine Stelle mit der Sache beschäftigt hat, sonst wären grössere Erfolge zu verzeichnen. Ich weiss allerdings nicht, ob wir die Stelle richtig auffassen und ob nicht bloss eine fehlerhafte Uebersetzung vorliegt, die dem Bericht sagen lässt, dass wir uns nur scheinbar interessieren. Wir trachten unser Möglichstes zu tun, nur machen wir nicht so viel Aufhebens damit. Seien Sie versichert, dass in jeder Richtung im Parlament und in andern Körperschaften alles getan wird, um den Export von Streikbrechern aufzuhalten. Es wäre nicht klug, jetzt davon zu sprechen, was wir noch tun werden. Seien Sie aber dessen gewiss, dass wir nichts unterlassen werden, um der Sache ein Ziel zu setzen.

**Sexton** (England): Ich muss sagen, dass meine Anschauung etwas von der Hudsons abweicht. Der Unterschied dürfte darin liegen, dass er als Mitglied der gesetzgebenden Körperschaft glaubt, sich vorsichtiger ausdrücken zu müssen wie ich, der ich diese Rücksichten, wie er sie vielleicht glaubt, nehmen zu sollen, nicht schulde. Ich bin nicht in der Gesetzgebung, wahrscheinlich bin ich nicht schuld daran. (Heiterkeit.) Er hat gesagt, es sei alles getan worden, was zu tun war, damit uns die Gesetzgebung Hilfe leistet. Ich muss sagen, dass nicht alles geschehen ist, und dass wir auch nicht warten können, bis uns die Gesetzgebung zur Seite steht. Wir müssen, wenn der Kongress damit einverstanden ist, selbst Schritte tun, um die Sache zu beschleunigen. Es ist leider wahr, dass England die Quelle ist, aus der alle Länder Streikbrecher schöpfen. Das kommt daher, dass wir ein Heer von Leuten haben, die jede Stelle annehmen. Das trifft aber auch oft auf dem Kontinent zu. Ich möchte aber hervorheben, dass unter

denen, die hierherkommen, nur der geringste Teil Arbeiter unseres Faches sind, es sind nur Gelegenheitsarbeiter, die nur bei Streiks auf Schiffen verwendet werden. Solche Haderlumpen gibt es allerdings auch auf dem Kontinent. Ich muss aber zugeben, dass der Import nach England bedeutend geringer ist als der Export aus England. Trotzdem ist es auch in andern Städten so, ist doch Hamburg mit Streikbrechern vollgepfropft. Wir können aber, das muss ich gegen Hudson bemerken, mehr machen, jedoch nur mit Hilfe der Kameraden auf dem Kontinent. Ich glaube, dass diese Konferenz dazu beitragen wird. In Amsterdam wurde das schon zur Sprache gebracht, aber wenn ein Pferd im Winter warten soll, bis das Gras wächst, müsste es verhungern. (Heiterkeit.) Was das Wort „Vogel Strauss-Politik“ betrifft, über das sich mein Kollege Hudson entrüstet hat, so muss auch ich leider sagen, dass ich durch dasselbe sehr unangenehm berührt wurde. In Belfast z. B. hatten wir letzthin eine grosse Aktion der Hafenarbeiter, und es ist gelungen, in dieser Stadt durch zwei Monate einen grossen Verkehr brachzulegen, was gewiss ein bedeutender Erfolg der Organisation ist. Während der Bewegung in Schweden ist auch eine schwarze Liste der Schiffe herausgegeben worden, die mit Streikbrechern bemannt waren. Wir haben getan was wir konnten, um diesen Schiffen unsere Macht spüren zu lassen. Ich bin auch dafür, dass, soweit es die Gesetze gestatten, diese Schiffe boykottiert werden und kein organisierter Arbeiter mit der Löschung solcher Schiffe zu tun hat. Persönlich muss ich bedauern, dass ich nicht mit meinen Kollegen einverstanden sein kann, aber ich hoffe, dass es gelingen wird, eine Aenderung herbeizuführen.

**Faruseth** (Amerika): Uebereinstimmend mit Hudson muss ich sagen, dass mir der Ausdruck „Vogel Strauss-Politik“ auch sehr unglücklich erscheint. Ich glaube, dass eine grosse Zahl von Streikbrechern auch vom Kontinent nach England kommt und dass es auch in Zukunft so sein wird. Dagegen gibt es nur ein Heilmittel, das in Amerika grossen Erfolg gehabt hat. Ohne Rücksicht auf die Verhandlungen in den gesetzgebenden Körperschaften möchte ich den einfachen Vorschlag machen, der auch hier immer Erfolg haben wird: wenn Streikbrecher angeworben sind, soll man unter sie soviel Organisierte schicken, dass die Streikbrecher während der Fahrt einsehen gelernt haben, was sie tun und bei der Ankunft im Hafen nicht arbeiten. Ich glaube, dass das auch hier in Europa guten Erfolg haben muss. Da jedes Land verpflichtet ist, mittellose Fremde, wenn sie ankommen, bis zur Abfahrt zu erhalten und sie auf seine Kosten wieder zurückzuschicken, glaube ich, dass die Organisation jede Unterstützung der Leute unterlassen kann. So wurden in Amerika von einer Ladung von 200 Mann nur zwei Leute zu wirklichen Streikbrechern am Ankunftsart.

**Döring** (Deutschland): Ich muss konstatieren, dass es uns selbstverständlich ferngelegen hat, durch das Wort „Vogel Strauss-Politik“ die englischen Kollegen zu beleidigen; das Wort ist bei uns im Deutschen keine Beleidigung. Es bezieht sich im Berichte darauf, dass der englische Gewerkschaftskongress anstatt nach Mitteln zu suchen, dem Streikbrecherexport zu steuern, ohne jede Diskussion eine Resolution angenommen hat, in der die Erledigung der Frage der englischen Regierung überwiesen wird. Das können wir in Deutschland nicht anders bezeichnen, als wie geschehen, weil wir fest überzeugt sind, dass, bevor die englische Regierung ein Gesetz macht, durch das der Export verboten wird, noch viele Jahre vergehen und noch recht viele Streikbrecher übers Meer fahren werden. Wenn der Export verhindert oder eingeschränkt werden soll, müssen

die englischen Gewerkschaften Hand anlegen. Wir haben den Vorwurf, dass sie in dieser Richtung ihre Pflicht nicht tun, schon früher erhoben und ich habe als Vertreter der deutschen Hafendarbeiterorganisation, die mehrere Jahre hindurch unter den englischen Streikbrechern das meiste zu leiden hat, schon verschiedene Vorschläge gemacht. Als im Jahre 1896 der erste grosse Konflikt im Hamburger Hafen ausbrach, kamen, ohne dass wir es ahnten, massenhaft Dampfer mit Streikbrechern aus England, so dass wir in acht Tagen 5—6000 dort hatten. Im Jahre 1907 war die zweite grosse Aussperrung. Es ist nun charakteristisch für das Verhalten unserer englischen Berufsgenossen, dass 1907, als in den englischen Zeitungen — bürgerlichen, nicht sozialistischen, die drüben leider keine grosse Ausdehnung haben — bereits gegen die Einschiffung von Streikbrechern protestiert wurde, die englischen Gewerkschaften offiziell von der Sache gar nichts wussten. Wir haben nun damals Delegierte nach Belgien, Holland und England geschickt, und als sie schon 14 Tage unterwegs waren und sich an das Zentralkomitee der englischen Gewerkschaften wandten, sagte man ihnen: „Wir haben offiziell nichts unternommen, weil uns von der Zentrale der deutschen Gewerkschaften keine Mitteilungen gemacht wurden.“ Aber zumindest hätten doch unsere Berufsgenossen sofort eingreifen und versuchen müssen, den Export aus England zu verhindern oder wenigstens einzuschränken. Ein solches Vorgehen oder besser gesagt, Nichtstun, nennen wir eben im Deutschen „Vogel Strauss-Politik“. Erst auf unser dringendes Verlangen hat man Versammlungen einberufen und Flugblätter herausgegeben, um die grosse Masse der Arbeitslosen zu belehren. Das hätte man aber schon früher tun sollen, denn wir glauben, dass eine gewerkschaftliche Organisation die Pflicht hat, die Streikbrecher zurückzuhalten, ohne dass sie speziell dazu aufgefordert worden ist. Der beanstandete Ausdruck soll keine Beleidigung sein, sondern nur sagen, dass man in England hätte anders vorgehen sollen, als geschehen ist. Dieses erkläre ich im Namen des Zentralkomitees.

Sexton hat ja ebenfalls gesagt, dass nicht alles geschehen ist, was hätte geschehen sollen. Der Vorsitzende Wilson von den Seeleuten hat sich allerdings, nachdem unsere Delegierten dort waren, ausserordentliche Mühe gegeben und ihm ist es zu verdanken, dass nicht noch mehr Streikbrecher herübergekommen sind. Dass die Gewerkschaften nicht schuld daran sind, dass es in England so viele zum Streikbruch Bereite gibt, wissen wir. Wir wissen, dass es dort eine grosse Masse von Leuten gibt, die sich auf der Landstrasse herumtreiben, viele, die aus dem Gefängnis entlaufen sind, die sich freuen, aus England wegzukommen, bevor sie die Polizei wieder erwischt. Dass die Gewerkschaften auf diese Leute naturgemäss einen geringen Einfluss haben, wissen wir, aber den sie haben, sollen sie wenigstens ausnutzen. Dann wünschen wir allerdings noch nachdrücklich, dass nicht erst dann angefangen wird, wenn wir sie darum an gehen, sondern gleich im Anfang, wenn sich die Anzeichen bemerkbar machen. Im Jahre 1907 haben wir überallhin bekannt gemacht, dass ein Konflikt auszubrechen droht. Wenn wir in Hamburg 10- oder 12 000 Ausländer im Hafen haben, können wir sie nicht mehr entfernen. Sie werden in grossen Schiffen kaserniert, die Schiffe verankert und von der Polizei bewacht, so dass es uns unmöglich ist, mit den Leuten in Verbindung zu treten. Das ist nicht einmal bei der Arbeit möglich, denn auch dabei werden sie bewacht. Das beste ist, dass man in dem Lande, aus dem sie exportiert werden sollen, versucht, sie im Lande zu behalten, um der andern Organisation zu helfen. Ich war erstaunt.



als unser Freund Furuseth aus Amerika uns ankündigte, dass er ein probates Mittel habe, die Streikbrecher fernzuhalten; als er es aber bekannt gab, hörten wir keine Neuigkeit. Wir haben uns schon oft den Kopf zerbrochen, wie man das anstellen soll. Die Amerikaner sind ja in allem originell und deshalb war ich gespannt, was uns Furuseth sagen würde. Nun haben wir dieses Mittel in Deutschland schon probiert. Im Jahre 1896 kamen viele Leute aus dem schwedischen Kohlengebiet. Wir haben damals Kollegen ausgesandt, damit sie sich unter die Leute machten. Dabei haben aber unsere Leute ihr Leben riskiert. So geprügelt wurden sie. Der Transport ging mit der Eisenbahn; in den Stationen wurden unsere Leute verhaftet und manchmal sogar auf 14 Tage ins Gefängnis gesteckt. Wenn die Sache schon auf Eisenbahnen so gefährlich ist, wie erst auf dem Schiff, wo man sie vielleicht gar nicht in den Raum der Streikbrecher lässt!

Sexton hat gesagt, dass es zweckmässig wäre, wenn die Konferenz eine bestimmte Regel aufstellen würde. Ich meine nun, dass die Konferenz sagt: Wenn sich Anzeichen bemerkbar machen, dass ein Export stattfinden wird, haben die Organisationen die Pflicht, alle Kräfte anzuwenden, um die Streikbrecher zurückzuhalten, ohne dass sie erst eine Aufforderung abwarten: Ich weiss, dass die Organisationen viel Unannehmlichkeiten damit haben und darauf Mittel verwenden müssen, aber einigen Erfolg wird solches Vorgehen denn doch haben.

**Lindley** (Schweden): Mir wäre es auch lieber, wenn der Ausdruck „Vogel Strauss-Politik“ nicht gefallen wäre, trotzdem Schweden das Ziel des letzten Exports englischer Streikbrecher war und in Schweden seinerzeit viel über die Sache gesprochen wurde. Es ist ja nicht ganz leicht begreiflich, dass England, dessen Organisationen früher an der Spitze gestanden haben, heute an der Spitze der Streikbrecherexportstaaten steht. Aber dort ist ein solcher starker Bodensatz von Leuten, aus denen sich die Streikbrecher rekrutieren, der nicht leicht beseitigt werden kann. Diese Leute sind Gelegenheitsarbeiter, die heute Haferarbeiter sind, morgen Kartoffelträger, am dritten Tage landwirtschaftliche Arbeiter und am vierten Tage im Gefängnis sind. Sie zu organisieren ist unmöglich, schon weil man nicht sagen kann, in welche Organisation sie gehören. Ausserdem gibt es kein Mittel, sich mit diesen Leuten, die kaleidoskopartig wechseln, zu verständigen. Es gibt nur das Mittel, Flugblätter zu verbreiten. Das grosse Hinderniss in England ist doch das, dass dort die Arbeiterpresse so unentwickelt ist. Es gibt dort überhaupt keine Arbeiterpresse, die von den Arbeitern gelesen wird. Es fehlt eben das beste Mittel der Verständigung. Dafür kann man natürlich nicht die englische Hafenerbeitergewerkschaft verantwortlich machen. Das war der Standpunkt, den wir in Schweden eingenommen haben.

Nun beginnt sich aber auch eine andere Ansicht bei den Reedern durchzusetzen. Die schwedischen haben selbst gesagt, dass sie durch den Import mehr verloren haben als durch den Streik. Wenn wir mit Streikbrechern gesprochen haben, sagten sie uns: „Wir kommen nicht herüber, um zu arbeiten, sondern um Lohn zu nehmen. Als Arbeiter machen wir euch keine Konkurrenz!“ Wie sie arbeiten erkennen Sie daraus, dass aus einem aus Deutschland gekommenen Dampfer 30 Streikbrecher am ersten Tage nur 17 Tonnen entluden, am zweiten nur 23 Tonnen. Die Streikbrecherarbeit war also um Vielfaches teurer als die Erfüllung der Forderungen gekostet hätte. Die schwedischen Reeder haben erklärt, dass sie einen solchen Versuch nicht wiederholen wollen.

Es liegt kein Grund vor, wegen einer Sache, die ohnehin im Aussterben ist, aggressiv vorzugehen. Wenn allerdings in England ein Gesetz beschlossen würde, dass die Anwerbung von Streikbrechern für ein fremdes Land ebenso bestraft, wie die Anwerbung von Engländern als Soldaten für das Ausland, so wäre das sicher ein ideales Mittel. Man wird allerdings sagen, man könne dem Manne nicht die Freiheit nehmen, ins Ausland zu gehen. Das ist auch meine Meinung. Auch bei uns in Schweden wurde seinerzeit gewünscht, gegen das Unwesen, das die englischen Streikbrecher darstellen, Protest einzulegen. Nach vieler Diskussion wurde aber beschlossen, nichts zu unternehmen, sondern zu warten, ob nicht von selbst eine Besserung eintritt.

Vorsitzender **Guérard**: Es ist eine kleine Konfusion dadurch eingetreten, dass man in der Debatte über den Bericht, weil in diesem ein Ausdruck beanstandet wird, schon die Diskussion über den nächsten Punkt der Tagesordnung vornimmt.

**Bell** (England): Die englischen Delegierten wünschen bloss die Erklärung, dass das Wort „Vogel Strauss-Politik“ nicht offensiv gemeint war. Wenn das der Vorsitzende mitteilt, ist die Sache erledigt. (Ruf: Döring hat das ja schon erklärt!) Als Redner? (Döring: Als Mitglied des Zentralrates!) Damit sind wir einverstanden.

**Ben Tillett** gibt zu erkennen, dass er nicht einverstanden ist.

Vorsitzender **Guérard**: Eine Verständigung wäre leicht zu erzielen, da Döring die Erklärung abgegeben hat, dass dem Worte eine verletzende Tendenz nicht innegeohnt habe. Da aber, wie ich sehe, nicht alle mit dieser Erklärung zufrieden sind, so könnte wohl der beanstandete Ausdruck in „unvorsichtige Politik“ umgeändert werden.

**Hudson** (England): Ich bin einverstanden, wenn dem Vorschlage des Vorsitzenden entsprochen wird und er im Kongressprotokoll Aufnahme findet.

**Ben Tillett** (England): Ich wünsche trotzdem einen Protest vorzubringen und halte es für sehr wichtig, dass er angehört werde. Ich habe in meiner letztjährigen Tätigkeit die Erfahrung gewonnen, dass die Arbeitsleistung von Jochade eine ausserordentlich grosse ist und ich bin sogar in Australien auf die Früchte dieser Arbeit gestossen. Natürlich ist es keinem Menschen gegeben, vollkommen und ohne Fehler zu sein. Es gibt Menschen, die eine ausgezeichnete Kenntnis der Verhältnisse ihres Landes haben, aber nicht die Fähigkeit, die Verhältnisse fremder Länder zu beurteilen. Ich fürchte, dass das, was in dem Berichte über die englische Organisation gesagt wird und so sehr Anstoss erregen muss, von einem Menschen geschrieben wurde, der nichts versteht, von einem Ignoranten, der keine Ahnung von diesen Dingen hat. Es mag auch allerdings der Umstand schuld sein, dass kein Mensch sich in der fremden Sprache so ausdrücken kann wie in der eigenen. Unsere Hafendarbeiter werden sich durch diesen Passus sehr stark betroffen fühlen und da sie den Wunsch nach Anschluss an die internationale Federation ausgesprochen haben, möchte ich Ihnen diesen empfehlen. Das kann aber unmöglich werden, wenn Sie solche Berichte in die Welt schicken. Unsere Leute könnten sagen, wir wollen keinen Anschluss an Brüder, die keine sind, wir wollen keine Liebe zu denen haben, die für uns keine haben. Wir haben in England mehr gemacht, als man hier weiss und als zur Kenntnis der andern Völker gelangt ist. Viele von unsern Leuten sind schwer verletzt und auch eingesperrt worden, als sie bei der Rückkehr der Streikbrecher gegen sie vorgegangen sind. Die Leiter unserer Bewegungen haben durch ihre

Praxis und das Alter der Bewegung nicht das Temperament wie in Deutschland, wo die Sache neuer ist. Wir betrachten die Dinge kühler, weil wir Zeit genug hatten, uns mit ihnen zu befassen. Es wird natürlich versucht werden, in England ein Gesetz durchzubringen, das bewirken soll, dass der Streikbrecherexport unmöglich wird. Nun stimme ich wohl mit Lindley darin überein, dass man den Einwand geltend machen wird von der Einschränkung der Freizügigkeit und dass dieser genügen kann, die Sache unmöglich zu machen. In England haben nicht nur wir die Sache betrieben, es haben sich auch die gesamten Arbeiterorganisationen damit beschäftigt und immer daran gearbeitet. Vielleicht wird bei uns langsamer gearbeitet als in andern Ländern, sicher aber zielbewusster. London ist 500 Jahre lang das Zentrum des Handels gewesen wie keine andere Stadt. Andere Städte sind erst in den letzten 50 Jahren bedeutend geworden. Bei der ungeheuren Masse von Menschen, die in London und seiner Umgebung wohnen, ist es selbstverständlich, dass es eine ungeheure Zahl Arbeitsloser gibt. Trotzdem liegen die Dinge in London vielleicht noch günstiger als in Liverpool, wo immer zehntausende Nichtorganisierte bereit gehalten sind, um gegen die Arbeiter losgelassen zu werden. Von 25 000 arbeitslosen Dockarbeitern in London, waren es nicht einmal 100, die nach Hamburg verschickt wurden. Die englische Reederorganisation, hinter der der ganze englische Handel steht, verfügt über ungeheuer viel Millionen Mark. Er ist ein überaus mächtiger ökonomischer Faktor, der nicht genug beachtet werden kann. Als Sozialist muss ich aber besonders auf ihn aufmerksam machen. Die ganze technische Entwicklung in England macht die Organisierung der Leute, die keinen Beruf haben, unmöglich, weil man hungrige Leute überhaupt nicht organisieren kann. Wir sind kapitalistisch höher entwickelt als in Deutschland und noch weiter vorgeschritten ist diese Entwicklung in Amerika. Wenn es in Deutschland soweit gekommen sein wird wie bei uns, werden Sie wohl auch zum selben Standpunkt kommen wie wir und sich nicht mehr vom jugendlichen Feuer hinreißen lassen.

Ich möchte darum bitten, dass man den angefochtenen Passus eliminiert, sonst müsste ich gegen diesen Passus protestieren. Mein Bestreben ist es nicht, eine Störung in die Verhandlung zu bringen und einen Streit der Organisationen zu entfachen.

In England hat man sehr viel darunter gelitten, dass Skandinavier und Deutsche in die Handelsmarine eintraten und die Heuern unterboten. Wir haben aber nicht gejammert, wie man es jetzt in Deutschland tut, sondern gesagt, dass das die Folge der Entwicklung ist, gegen die wir nichts tun können, weil man keinem Arbeiter abhalten kann, Arbeit zu suchen, wo er sie findet. Uebrigens ist die Sache so, dass gerade durch die Einfuhr von englischen Streikbrechern die Hamburger Dockarbeiter zum Siege gelangten. Fremde Streikbrecher sind ja im Grunde genommen kein Nachteil, denn sie erwecken die nationale Feindschaft der Bevölkerung. Würden Liverpools Streikbrecher nach London kommen, so würden sie sich einbürgern. Wenn aber Skandinavier oder Deutsche kommen, rufen sie eine Animosität hervor und es wird ihnen der Aufenthalt verleidet. Was ist also besser: Streikbrecher aus dem Ausland zu bekommen oder aus dem eigenen? Ausserdem ist, wie Lindley gesagt hat, die Qualität der fremden Leute eine solche, dass der Import aufhören wird. Ist es doch nur der Bodensatz, der sich dazu hergibt.

Ich muss noch einmal ganz ernstlich dagegen protestieren, dass man den Satz im Bericht lässt. So sehr wir englischen Dockarbeiter den Anschluss an die Federation wünschen, so unmöglich wäre er uns, wenn ein solcher Vorwurf darin stehen bleiben würde. Ich bin heute nur Gast und habe nicht das Recht, so zu sprechen wie ein Delegierter, der ich bald zu hoffen werde. Aber das muss ich sagen: wir haben sehr viel geopfert, sogar das Leben unserer Leute, um unsern deutschen Kameraden zu helfen. Da können wir einen Bericht nicht hinnehmen, der eine arge Gegenstimmung hervorrufen würde. Wenn auch nicht mit jugendlichem Feuer, so behandeln wir die Sache auch nicht mit Gleichgültigkeit und ich bin stolz auf die Erfolge der englischen Dockarbeiterbewegung. Würde der Passus stehen bleiben, müsste ich sagen: Leute, die uns so angreifen, sind nicht unsere Brüder und Kameraden, sondern unsere Feinde.

**Müller** (Deutschland): Wir haben ein gewisses Interesse daran, über diese Frage, die nicht nur eine deutsche, sondern eine internationale Frage ist, etwas gründlicher zu sprechen. Tillet hat, soweit ich ihm verstanden habe, gesagt, er habe das Bedürfnis sich mit uns in freundlicher Weise auseinanderzusetzen. Ich muss sagen, dass er diesem Versprechen schon sehr untreu geworden ist. Er hat auch gesagt, dass er sich als Gast eine gewisse Reserve auferlegen muss, er hat aber von dieser Bescheidenheit keinen Gebrauch gemacht. Er ist über die Befugnisse eines Gastes zweifellos sehr weit hinausgegangen. Gerade für Ben Tillet wäre es vornehmlich die Aufgabe gewesen, sich hier vorsichtig zu benehmen. Wir international Organisierte haben das Recht zu fragen: „Wo war er und seine Organisation bis zur Stunde, da er hier das Wort ergriff?“ Bisher haben sie, soweit die internationale Bewegung in Frage kommt, in die Luft geschaut. Nach Amsterdam haben sie, wie wir zu sagen pflegen, die „gekränkte Leberwurst“ gespielt. Sie haben sich, weil in Amsterdam ihrem demokratischen Empfinden nicht Rechnung getragen worden sein soll, ferngehalten und ein Mann, dem allein es zuzuschreiben ist, dass seine Organisation der Federation den Rücken gekehrt hat, aus angeblich gekränktem demokratischen Empfinden, hat alle Ursache, viel bescheidener zu sein, um so mehr als die englische Delegation aus ihrer Mitte heraus ihre Uebereinstimmung mit den Erklärungen Dörings hier deutlich ausgesprochen hat.

Nach dieser Rektifizierung lag für Ben Tillet gar kein Anlass vor, sich zu beklagen. Der Bericht ist nicht erstattet von Jochade, sondern vom Zentralrat und dieser trägt für den Bericht die Verantwortung. Deshalb hat Ben Tillet kein Recht, zu sagen, der Verfasser sei ein Ignorant, der die Verhältnisse nicht beurteilen könne. Wir protestieren dagegen, dass man sagt, wir kennen die Verhältnisse nicht. Ich kann Ben Tillet verraten, dass wir uns in Deutschland ausserordentlich bemühen, uns über die internationalen Vorgänge auf dem Laufenden zu erhalten. Wir versuchen, die englische Bewegung auch am Orte zu studieren. Bei jeder grossen Aktion schicken wir Leute hinüber und versuchen, im Einvernehmen mit den Leitern der dortigen Organisationen, das Nötige zu tun. Darum hat Ben Tillet kein Recht, uns Unkenntnis vorzuwerfen. Wir suchen uns auch zu unterrichten durch Studien von Werken und durch die Tages- und die Fachpresse. Nur wir haben alle Ursache zu bedauern, dass das in diesem Masse in England nicht geschieht. Die internationale Revue in der englischen Gewerkschaftspresse entspricht nicht den Anforderungen des internationalen Kampfes und es wäre gut, wenn die Engländer, die bisher unsere Meister waren, aus den gegenwärtigen Tatsachen Deutschlands lernen möchten.

Wir wollen uns nicht als Schulmeister aufspielen, wir wollen Ihnen nur sagen, dass Sie mehr Gewicht auf Informationen legen sollen. Wenn Ben Tillett sagte, dass die Engländer kühl und bedächtig an die Dinge herantreten und uns in unserm jugendlichen Eifer nicht folgen können, so muss ich erwidern: wir sind stolz darauf, dass wir deutschen Gewerkschafter auch das nötige Erinnerungsvermögen haben, um die Dinge richtig beurteilen zu können und wir glauben, dass man auch in England von uns etwas lernen kann. Im Berichte des Komitees finden Sie nichts von überschwänglicher Feurigkeit, sondern nur nüchterne Schilderungen von Tatsachen. Tillett hat uns einen Vortrag gehalten über die kapitalistische Entwicklung Englands. Als Beweis, wie wir uns bemühen, uns zu informieren, kann ich ihm sagen, dass wir schon vorher all das gekannt haben. In Deutschland weiss man von der politischen und gewerkschaftlichen Bewegung Englands viel mehr, als in England von der Deutschlands und wir Transportarbeiter haben immer die englischen Organisationen in Schutz genommen und gesagt, man müsse die Verhältnisse berücksichtigen, die dort bestehen. Das darf aber nicht hindern, Kritik zu üben, wenn diese nötig ist. Die Engländer können nicht verlangen, dass wir ihnen ein Diplom für den Massenimport von Streikbrechern ausstellen.

Wenn Ben Tillett sagt, die englischen Streikbrecher hätten unseren Hafearbeitern zum Siege verholfen, dann möchte ich ihm empfehlen, zu Ballin zu gehen und ihm ein Kollegium zu lesen über die Tätigkeit der englischen Streikbrecher. Er wird aber Ballin nicht bekehren. Die Auffassung ist doch naiv, dass man keine Streikbrecher mehr nehmen wird, weil sie sich unrentabel erwiesen haben. Ich konstatiere, dass von fremden Streikbrechern die englischen die einzigen fähigen waren. Natürlich haben sie ausserordentlich lässig gearbeitet, aber mit Fachkenntnis und darauf kommt es den Reedern an. Es ist nicht wahr, was hier gesagt wurde, dass aus England nur Leute kommen, die der Arbeit nicht gewachsen sind. Die Seeleute und die Hafearbeiter haben gesehen, dass sehr praktische und geübte Leute aus England kommen. Hüllen wir uns nicht in Illusionen, sprechen wir nur aus, was wirklich ist und erklären wir, dass es nicht so bleiben kann und dass wir nach Remedur suchen und sie schaffen müssen!

Tillett hat auch gesagt, dass früher Deutsche und Skandinavier nach England gekommen seien, um billiger als die Engländer zu arbeiten und diese hätten sich nicht gewehrt. Was nun die Seemannsbewegung betrifft, so hängt sie in England nur von den Deutschen und Skandinaviern ab, denn 70 Proz. der organisierten Seeleute Englands sind Deutsche, 20 Proz. Skandinavier und nur der Rest ist Engländer. Ich weiss nicht, ob Tillett das weiss und deshalb sage ich es ihm. Wir Deutschen sind bemüht, gemeinsam mit dem Auslande nach besten Kräften die internationale Gewerkschaftsbewegung zu fördern und darum haben wir ein Recht, auch England die Wahrheit zu sagen, wenn es nötig ist. Tillett hat gesagt, der Bericht sei nicht brüderlich, nicht kameradschaftlich gehalten und Leute, die so schreiben, seien keine Brüder. Die Dockarbeiter werden auch verstimmt sein und den Anschluss nicht vollziehen. Mein lieber Ben Tillett! Wenn Ihre Leute nicht das Vertrauen haben, dass sie brüderlich behandelt werden und die Federation das beste für die Organisationen aller Länder will, dann bleiben Sie und Ihre Genossen, wo der Pfeffer wächst! Auf Mitglieder, die kein Vertrauen zu uns haben, pfeifen wir! Dabei will ich noch bemerken, dass die Hälfte der Mitglieder seiner Organisation keine Hafearbeiter sind. Wir können

uns nicht abhalten lassen, zu sagen, was nottut und wenn wir es tun, so geschieht es immer aus brüderlichem Gefühl, das wir jederzeit bekunden. Die deutsche Transportarbeiterschaft war immer bemüht, brüderlich und solidarisch zu wirken und deshalb sagen wir auch, wie wir die Dinge sehen. Die deutsche Organisation, das kann man ruhig sagen, war es, die die Federation gerettet hat, als sie infolge der ausserordentlich „vorzüglichen“ Geschäftsführung durch die Engländer den Untergang nahe gewesen ist. Das konstatiere ich nicht gern, aber ich muss es tun, weil Tillett durch seine so vehementen Angriffe mich dazu herausfordert. Wir wollen mit den Organisationen aller Länder gemeinsam versuchen, Mittel zu finden, um mit dem Uebel aufzuräumen. Diese ganzen Ausführungen hätte ich nicht gemacht, wenn Tillett nicht ohne jeden Grund Angriffe erhoben hätte, trotzdem schon Döring klar gestellt hatte, was wir unter dem Worte „Vogel Strauss-Politik“ verstanden wissen wollen. Da also diese Angelegenheit vollkommen erledigt ist, haben wir nunmehr zu prüfen, wie es in Zukunft besser gemacht werden kann.

Schluss der Vormittagssitzung 1 Uhr.

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

Vorsitzender **Guèrard**: Ich mache darauf aufmerksam, dass der ganze Bericht auf der Tagesordnung steht und bisher nur über einen einzigen Punkt gesprochen wurde; ich muss bitten, die Diskussion über diesen Punkt nicht zu sehr auszudehnen.

**Lindley** (Schweden): Was den Rechenschaftsbericht betrifft, ist nichts dagegen einzuwenden, er ist vollkommen; nur das eine unglückselige Wort ist Schuld daran, dass es zu einer Erörterung gekommen ist. Ich möchte bitten, es in Zukunft auf das strengste zu vermeiden, dass gegen eine Nation Vorwürfe erhoben werden. Ich als Schwede habe betont, dass wir ganz andere Erfahrungen gemacht haben wie die Deutschen. Darauf hat Müller sich die Freiheit genommen, mich naiv zu nennen. Ich bin ein ganz praktischer Mann und nicht naiv, und Müller kann aus den Daten unserer Broschüre über das 10jährige Bestehen des schwedischen Transportarbeiterverbandes ersehen, was wir in Schweden geleistet haben. Ich möchte nur erwähnen, welche statistische Arbeit wir ausserdem geleistet haben. Wir haben die Schiffe gezählt und auch die Streikbrecher darauf. Diese Arbeit wird doch niemand naiv nennen, ebensowenig wie man mich so heissen kann. Da ich in offizieller Eigenschaft hier bin, ist das nicht nur eine Verletzung meiner Person, sondern der Organisation, die ich verrete, und deshalb muss ich die Bemerkung zurückweisen. Wir hatten einen Streik, der achtzehn Monate dauerte; die Streikenden und ihre Angehörigen wurden die ganze Zeit erhalten und nicht ein einziger Austritt aus der Organisation war zu verzeichnen. Ich bleibe dabei, dass es für Schweden — und ich spreche nur für Schweden — nicht ökonomisch ist, Streikbrecher einzuführen. Die Unternehmer haben sich bei uns schon oft geäussert, dass es praktischer sei, alles ruhen zu lassen, als Streikbrecher zu importieren. Um der Sache einen Abschluss zu geben, möchte ich, dass die Erklärung abgegeben werde, dass nicht im geringsten beabsichtigt war, die Engländer zu beleidigen. (Ruf: Das ist doch schon geschehen!) Vielleicht bedeutet der Ausdruck im Deutschen weniger als im Englischen. Für die Engländer ist er aber eine direkte Beleidigung, die sie sich nicht gefallen lassen können. Ich finde, dass Müller in seiner Rede mit dem, was er freundschaftliche Kritik nannte, weit über eine solche hinausgegangen ist. Wenn

er einem Mann wie mir vorwirft, ich sei naiv, ist das keine freundschaftliche Kritik. Es wäre gut, die weitere Diskussion in wirklich freundschaftlicher Weise zu führen. Was den Bericht als solchen betrifft, so werde ich selbstverständlich dafür stimmen, dass er zur Kenntnis genommen wird.

**Vorsitzender:** Kamerad Döring will das Wort. Ich will es ihm nicht vorenthalten, will aber bemerken, dass die Engländer eine Erklärung des Zentralkomitees verlangen, weil sie nur in dieser eine Genügtuung erblicken.

**Döring** (Deutschland): Ich mache darauf aufmerksam, dass ich heute morgen anfangs meiner Ausführungen ausdrücklich erklärt habe, dass das Zentralkomitee nicht die Absicht hatte, durch das Wort „Vogelstrauss-Politik“ die englische Nation zu beleidigen. Für den Fall, dass sie zufolge des Gebrauchs des Wortes in ihrer Sprache darin aber eine Beleidigung erblicken, habe ich gebeten, das nicht als solche aufzufassen. In unserem Sprachgebrauch ist das keine Beleidigung. Ich habe für die Bedeutung des Wortes eine ziemlich ausgedehnte Erklärung gegeben, und zwar namens des Zentralkomitees, und ich glaube, das müsste genügen. Etwas anderes wie zuvor könnte ich auch jetzt nicht erklären. Bell hat gesagt, dass, wenn es im Protokoll stehe, die Engländer zufrieden seien. Etwas anderes kann ich doch nicht sagen, als dass wir nicht die Absicht hatten, zu beleidigen. Wenn diese Redewendung in englischer Sprache eine beleidigende Bedeutung hat, kann der Zentralrat nichts tun, als die Engländer um Entschuldigung dafür zu bitten, dass dieses Wort in den Bericht eingeflochten wurde.

**Hudson** (England): Ich sehe nicht ein, wozu diese ganze Diskussion ist, da ich schon am Morgen im Namen der Engländer erklärt habe, dass ich mit der Erklärung des Präsidenten einverstanden bin.

**Vorsitzender:** Da die englische Delegation mit der Erklärung Dörings sich zufrieden gibt, ist dieser Fall erledigt. Die angefochtene Stelle ist damit beseitigt. Ein weiterer Redner ist nicht vorgemerkt.

**Bell** (England): Ich beantrage, den Bericht des Zentralrates zur Kenntnis zu nehmen.

Bei der Abstimmung wird dieser Antrag einstimmig angenommen.

**Furusetz** (Amerika): Ich stehe hier im Namen von 26 000 amerikanischen Seeleuten, und es ist nicht meine Schuld, dass die Angelegenheit, die ich zur Sprache bringen will, nicht auf der offiziellen Tagesordnung verzeichnet ist. Wir haben den Antrag schon vor längerer Zeit an Jochade geschickt, der Brief ist in meinem Kopierbuch in St. Francisco kopiert, und es ist nur ein Fehler der Post, dass er nicht in den Besitz Jochades gelangt ist, und die daran die Schuld trägt, dass Sie den Punkt nicht auf der Tagesordnung finden. Was der Antrag enthält, ist nach meiner und der Meinung der amerikanischen Seeleute von allergrösster Wichtigkeit. Nur um die Möglichkeit zu haben, die Sache zur Diskussion zu bringen, haben die Amerikaner nicht die hohen Kosten gescheut, mich hierher zu delegieren. Da der Antrag zum nächsten Punkt, den wir behandeln werden, gehört, bitte ich, ihn übersetzen zu lassen und mit den anderen Anträgen zur Diskussion und zur Abstimmung zu stellen.

**Jochade:** Ich habe kein Schreiben bekommen, worin sich der Antrag befunden hätte. Ich habe schon im Dezember vorigen Jahres an alle Organisationen ein Schreiben mit der Aufforderung ergehen lassen, Anträge zum Kongress einzubringen. Da dieses Schreiben keinen Erfolg hatte, habe ich noch eins ausgeschickt, und daraufhin sind die Anträge gekommen, die Sie auf der

Tagesordnung finden. Frazier in Boston, der Sekretär der amerikanischen Internationalen Semanns-Union hat mir ausdrücklich erwidert, dass sie auf die Stellung von Anträgen verzichten, wohl aber einen Vertreter hierher senden, der mehr zur Information da sei. Er werde keine Anträge mitbringen, sondern an dem Kongress teilnehmen, um sich über die Verhältnisse zu informieren. Wenn Furuseth beantragt, dass seine Anträge unter Punkt 3 behandelt werden sollen, so geht das meiner Meinung nach nicht. Wir wollen verhindern, dass eine Verwirrung in den Verhandlungen eintrete und wollen die Tagesordnung so verhandeln, wie sie vorgeschlagen und vom Kongress angenommen wurde.

**Furuseth** (Amerika): Der nächste Punkt umfasst auch meinen Antrag. Der hauptsächlichste Inhalt meines Antrages ist der, die Massregeln zu besprechen, die getroffen werden sollen, um das Verhältnis zwischen Seeleuten und Reedern zu regeln. Solange der Reeder allein die Macht über den Seemann hat, hat er auch die Möglichkeit, die ganze Organisation, auch die der Dockarbeiter zu bekämpfen. Mein Antrag will Massregeln gegen die Reeder und gehört deshalb eben zu diesem Punkte, weil dieser Punkt die Tendenz hat, die Seeleute in Verteidigungszustand gegen die Reeder zu versetzen. Ich beantrage darum, dass man meinen Antrag unter den nächsten Punkt einreihe, ihn sofort in alle Sprachen übersetze und ihn zur Diskussion bringe.

**Vorsitzender:** Ich lasse die Anträge des amerikanischen Delegierten übersetzen und verteilen. Ich glaube aber, dass es nicht möglich ist, ihn beim nächsten Punkt zu verhandeln. Der Antrag Furuseth behandelt hauptsächlich das Strafsystem und die Auszahlungsmethode. (Furuseth: Und das Recht auf Streik!) Ich glaube, dass das unter dem nächsten Punkt nicht zu verhandeln ist, ich will aber den Kongress darüber befragen.

Bei der Abstimmung erklärt sich die Versammlung damit einverstanden.

**Lindley** (Schweden) erstattet nun das Referat.

**Vorsitzender:** Da die Zeit zu sehr vorgerückt ist und heute abend auch eine Versammlung in Wien stattfindet, vertage ich die Verhandlung auf morgen. Die Sitzung wird um 6 Uhr geschlossen.

### Dritter Tag.

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

**Vorsitzender Grüll:** Die Sitzung ist eröffnet.

Die österreichische Delegation hat folgende Resolution als Protest gegen die ungarischen Gewalttätigkeiten beantragt:

In Ungarn, das wiederholt wegen seiner rückständigen sozialpolitischen Gesetzgebung die Aufmerksamkeit aller Kulturstaaten auf sich gelenkt hat, befolgt die gegenwärtige Regierung eine geradezu menschenentwürdigende Methode, die geeignet ist, nicht nur das eigene Volk zu empören und zur Abwehr zu treiben, sondern alle Kulturvölker zu veranlassen, der ungarischen Regierung ihre Entrüstung zum Ausdruck zu bringen.

Besonders der in der letzten Zeit erschienene Erlass des Handelsministers Franz Kossuth, welcher das Vereins- und Koalitionsrecht der Eisenbahner und Transportarbeiter konfisziert, bezeichnet der Kongress als eine Brutalität ärgster Art.

Der VI. internationale Transportarbeiterkongress bringt den ungarischen Berufsgenossen die vollsten Sympathien entgegen, fordert sie auf, im Kampfe



zur Erlangung besserer sozialer Gesetze auszuharren, und verurteilt mit dem Ausdrucke tiefster Verachtung die von der gegenwärtigen ungarischen Regierung betriebene kultur- und volksfeindliche Regierungsmethode.

**Vorsitzender:** Ich glaube, dass über diesen Antrag, der der Ausfluss der Entrüstung der Arbeiter der ganzen Welt ist, eine Debatte überflüssig ist. (Allgemeine Zustimmung.) — Ich leite also die Abstimmung ein.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

**Vorsitzender:** Es liegt folgender Antrag vor:

Diese Konferenz beschliesst, in Rücksicht darauf, dass die Unternehmer in allen die Beschaffung von Streikbrechern betreffenden Fragen gemeinsam und international vorgehen, diesen Bestrebungen in ähnlicher Weise und mit genügender Stärke entgegenzuarbeiten, indem die in der I. T. F. vereinigten Organisationen ihr Aeusserstes aufbieten, um zu verhindern, dass Streikbrecher exportiert werden, selbst im Notfalle unter Anwendung der äussersten Mittel, bis zur Boykottierung jenes Hafens, von dem der Export ausgeht.

James Sexton.

Es wird nun das Referat Lindleys übersetzt.

**Lindley** (Schweden): Ich bin Ihnen nicht dankbar, dass Sie mir die schwere Aufgabe übertragen haben, über diesen Punkt zu referieren. Ich bin durch die grosse Arbeit, die wir in Schweden hatten und durch die Vorarbeit für diese Konferenz etwas abgespannt und ermüdet. Nachdem ich aber vom Zentralrat als Referent bestimmt wurde, folge ich dem Auftrage aus Disziplin. Die Sache ist um so schwieriger für mich, weil ich als Schwede englisch sprechen muss, was mir bei einer so besonders grossen Frage um so schwerer fällt. Der Gegenstand, der hier aufgerollt wurde, würde es ja erfordern, dass man mehrere Stunden über ihn spricht. Er ist so gross, dass ich nicht weiss, wo ich ihn zuerst anpacken soll.

Ich will deshalb zuerst etwas über die Entwicklung des Zusammenschlusses der Schiffskapitalisten sprechen und dann kurz die Ereignisse schildern, die ihm gefolgt sind. Ich werde hauptsächlich über Schweden sprechen und dann Vergleiche ziehen. Ich glaube, dass es überall so ähnlich war, wie in Schweden, was Sie übrigens am besten werden beurteilen können.

Als im Jahre 1890 die englischen Schiffseigentümer einen grossen Sieg über ihre Lohnsklaven errungen hatten, haben sie es dahin gebracht, dass sie mit den Arbeitern Kontrakte schliessen konnten, wodurch sich die Arbeiter verpflichteten, mit den organisierten Arbeitern keine gemeinsame Sache zu machen und die Arbeit nicht einzustellen. Die Unternehmer machten von diesen Rechten wohl keinen Gebrauch, trotzdem aber richteten sie förmlich zwei Klassen der Arbeiter auf: die organisierten und die nichtorganisierten, von welch letzteren es nur wenig gab und die man nur heranzog, wenn man keine anderen hatte. Man beschäftigte sie auch mit besserer Arbeit, um eine Spaltung herbeizuführen. Das führte dazu, dass viele Arbeiter die Organisation verliessen, um als Nichtorganisierte bessere Bedingungen und angenehmere Arbeit zu finden. Es gelang dem Unternehmertum damals auch, die öffentliche Meinung auf seine Seite zu bringen. Es machte grosse Worte und sprach von allgemeiner Freiheit. Seine Absicht war aber nur, die Arbeiter zu knebeln und sie durch die Schaffung der zwei Kategorien zu spalten. Damals konnten die Unternehmer machen, was sie wollten, und es war auch in anderen Ländern so, dass man zwei Klassen von Arbeitern schuf, die nichtorganisierten mit besseren Arbeitsbedingungen und die

organisierten. Die Position der Schiffseigentümer wurde aber noch durch folgenden Umstand bestärkt. Sie liessen sich gegen Streiks versichern. Wenn eine Ladung nicht gelöscht oder den Unternehmern durch Streiks ein anderer Schaden zugefügt wurde, sollte das Institut auch dafür aufkommen. Ausserdem hatten die Unternehmer damals eigene Vermittlungsbureaus und Agenten, die Nichtorganisierte, eventuell auch aus dem Mob, als Streikbrecher herbeizuziehen hatten. Als damals der Versuch gemacht wurde, sich gegen die Kapitalisten aufzulehnen, blieb er ohne Erfolg, was eine grosse Entmutigung der Arbeiter nach sich zog. Kurz und gut, es sah damals sehr traurig aus.

Die Dinge änderten sich aber, und erst auf dem Kongress im Jahre 1907 haben die Unternehmer beschlossen, international und gemeinschaftlich vorzugehen. Wir haben in der englischen Shipping Federation eine sehr feste Organisation, die Praxis in der Bedrückung der Arbeiter hat und unser ärgster Feind ist. Freilich hat es sich auch gezeigt, dass sie jétzt schon auf tönernen Füssen steht. Als beim grossen Streik nicht gelöscht wurde und die Reeder gezwungen waren, die Ladungen liegen zu lassen, haben die Herren von der Versicherungsorganisation Entschädigung verlangt. Man erwiderte ihnen aber, man könne ihnen keine zahlen, weil kein Geld da sei. Sie fanden also in der Streikversicherung nicht das, was sie sich davon versprochen. Auch wurde diese Organisation von der europäischen Bevölkerung mit scheelen Augen angesehen, weil sie durch ihre Brutalität Streiks hervorrief und dadurch die öffentliche Meinung gegen sich aufbrachte. Als nun englische Schiffe in schwedische Häfen einliefen, weigerten sich die schwedischen Hafendarbeiter, sie zu löschen, weil sie von Leuten geladen wurden, die man in Schweden als Streikbrecher angesehen hat. Es zeigte sich damals die grosse Macht der Arbeiterorganisation, die imstande ist, einen ganzen grossen Handelsplatz brachzulegen, und es wurde klar, dass die internationale Organisation der Arbeiterschaft nur noch einen Schritt weiter zu machen braucht, und solche Schiffe würden jeden Hafen ver-sperrt finden.

Ich komme nun auf die Anwerbung von Streikbrechern in fremden Ländern. Es zeigt sich, dass sich gegen sie in allen Ländern die öffentliche Meinung mehr und mehr wendet und sich bei ihrem Import die Bevölkerung auf die Seite der Streikenden stellt. Als der Streik in Antwerpen so weit gedieh, dass durch die Folgen der allgemeinen Erregung die Schiffseigentümer gezwungen wurden, den Arbeitern entgegenzukommen, zeigte es sich, dass diese einen grossen Rückhalt nicht nur bei den übrigen Arbeitern haben, sondern auch bis weit hinein in die sogenannten mittleren Stände.

Es fragt sich nun, wer ist der stärkere Teil, wenn die Unternehmer sagen, sie wollen nicht entladen, wenn wir streiken. Es hat sich gezeigt, dass wir in Schweden den Unternehmern weit überlegen sind, weil uns die ausreichende Unterstützung der Streikenden weit weniger kostet, als die Unternehmer verlieren. Ausserdem wird durch einen Streik der Handel so schwer geschädigt, dass die Regierung gezwungen ist, einzuschreiten. Wo die Organisation schwächer ist als bei uns, oder wo auch die Lebensbedingungen eine höhere Streikunterstützung notwendig machen, können allerdings die Streikenden nicht so lange aushalten, wie in Schweden. Bei dieser Gelegenheit muss ich betonen, dass die Verhältnisse bei den Seeleuten ganz anders liegen, wie bei den Eisenbahnern. Diese haben dauernde Stellungen, während die Arbeit im Hafen gewöhnlich nur wenige Tage dauert. Dann ist der Zuzug zur Hafendarbeit bedeutend grösser

wohingegen die Anwerbung von den Schiffseigentümern erfolgt, während bei den Eisenbahnen der Arbeiter sich anbietet.

In früherer Zeit hatten die Unternehmer bei einem Lohnkampf grosse Chancen. Die Transporte waren gering, die Fabriken brauchten wenig Zufuhr, wogegen das Angebot an Arbeitern gross war. Ausserdem spielte in Schweden noch folgendes mit: Es gibt hier eine grosse Anzahl von Arbeitern, die gewöhnlich mit Holzfällen oder in Sägemühlen beschäftigt sind und nur dann, wenn sie keine Arbeit haben, zu unserem Berufe kommen. In dem Landesteil, aus dem diese Leute kommen, ist übrigens auch am wenigsten Organisation. Diese Leute, die für unsere Organisation nicht Fisch und nicht Fleisch sind, waren das Material, aus dem die Unternehmer damals ihre Streikbrecher holten. Allerdings hat es unsere Organisation durchgesetzt, dass Schiffe, die im Norden Schwedens von solchen Streikbrechern geladen wurden, in den südlichen Häfen boykottiert wurden und nicht ausgeladen werden konnten. Damals kamen einige tausend englische Streikbrecher in Schweden an; ihre Arbeit war aber nicht zur Zufriedenheit der Unternehmer und so bedeutete das eine Hemmung der ganzen Volkswirtschaft.

Es bleibt uns nun noch ein anderes Mittel. Das ganze wirtschaftliche Leben ist mit einer Uhr zu vergleichen, in der die Arbeiter der einzelnen Branchen die Räder vorstellen. Bewegt sich nun ein einzelnes Rädchen nicht, so hört die ganze Uhr zu gehen auf. So kann durch den Streik in einer Branche die ganze Industrie zum Stillstand gebracht werden, und wenn es so zum Generalstreik kommt, so ist die Regierung gezwungen, alles zu tun, um ihn zu beendigen, weil er das ganze Land schwächt. In dem grossen Kampfe in Schweden haben wir ja gesehen, dass es nötig ist, dass sich die Organisationen nicht nur stärken, sondern auch zusammenschliessen, und das war auf beiden Seiten so, bei den Kapitalisten und bei den Arbeitern. Die Kapitalisten schlossen folgende Vereinbarung: Jeder Unternehmer, der während der Aussperrung einen Arbeiter beschäftigt, hat für jeden Arbeiter 100 Kronen Strafe zu zahlen, und das wird eingetrieben, selbst wenn der Konkurs über den Unternehmer verhängt werden müsste. Die Strafen wurden auch mit grossem Nachdruck eingetrieben, damit eben die Aussperrung mit möglichster Strenge durchgeführt werde. Trotzdem war das nicht möglich, denn die Unternehmer selbst wollten, dass die Arbeiter, deren Arbeit aus öffentlichen Rücksichten notwendig war, wie die Kanalreiniger und andere, ihre Tätigkeit aufnehmen. Das haben aber wir wieder nicht zugelassen. Dieser Kampf hat allerdings gezeigt, dass auch wir Mittel zur Verfügung haben, wenn wir auch nicht in der Lage waren, eine Viertelmillion Menschen zu erhalten. In einem solchen Falle muss man sich an die Organisationen anderer Länder wenden können, und wir möchten wissen, ob sie uns ein nächstes Mal zur Seite stehen würden. Dauert aber ein Kampf länger, so kommt es zum Bürgerkrieg, was wieder ein Grund ist, dass die Regierung die Pflicht erkennt, einzugreifen.

War es nun richtig, dass wir einen Kampf aufnahmen, wo wir nicht wussten, ob wir stark genug sein würden, ihn durchzuführen, und nicht gezwungen werden könnten, einen Frieden zu schliessen, der die Arbeiter nicht sehr befriedigen kann? Nun, wir haben doch verschiedenes durchgesetzt, so die Verwendung der Arbeiter ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zur Organisation. Heute wird in Schweden im allgemeinen die Arbeit gleichmässig verteilt, und es besteht ein grosser Unterschied zwischen heute und damals, als die Nichtorganisierten vorgezogen wurden und auch bessere Löhne erzielten. Der Kampf hat die

Organisation der Schiffseigentümer sehr geschwächt, und auch die einzelnen erlitten immensen Schaden, so dass viele von ihnen jetzt sehr verschuldet sind. Ich glaube, dass es nur eines Weltstreiks bedarf, um die Unternehmerorganisation zu sprengen. Das wäre aber auch das einzige Mittel für diesen Zweck. Ob es empfohlen werden soll, muss ich anderen zur Beurteilung überlassen. Zu seinem Gunsten wäre anzuführen, dass die Unternehmer in diesem Falle keine Streikbrecher finden würden. Ein anderes Mittel haben wir nicht, um die Schiffseigentümer mit ganzem und vollem Erfolge zu bekämpfen. Ich will nochmals betonen, dass ich die Verhältnisse in Schweden von diesem Standpunkte aus beurteile und es Ihnen überlassen muss, Nutzenwendungen daraus zu ziehen.

**Sexton (England):** Gewarnt durch die Rede des Referenten, werde ich nicht lange sprechen. Lindley hat lange über Schweden gesprochen. Wir sind aber hier zusammengekommen, um internationale Angelegenheiten zu erörtern, und ich erlaube mir zu sagen, dass Lindleys Rede nicht ganz zur Sache gehört und uns nicht viel genützt hat. Ich kenne die Schwierigkeiten in den verschiedenen Ländern, die durch verschiedene Umstände hervorgerufen werden. Als Sozialist zöge ich die politische Aktion vor, aber diese würde sehr lange brauchen. Im Berichte des Zentralrates werden wir gefragt, was wir Engländer in Zukunft tun werden. Ich weiss es nicht und kann es nicht für alle Zukunft vorhersagen. Aber ich kann versprechen, dass, wenn wir zurückkommen, wir unseren Kameraden sagen werden, dass es nötig ist, das Möglichste zu tun im Sinne meiner Resolution, um dem Uebel ein Ende zu machen. Wenn gesagt wurde, dass wir Engländer ein Muster für die Organisation waren, es heute aber nicht mehr sind, so mag das wohl sein. Ich gebe es sogar zu. Sie müssen aber bedenken, dass besondere Schwierigkeiten der Grund dieses Rückganges war. Ich will hervorheben, dass wir im Zentralkomitee ein grosses Informationsbureau gewonnen haben und uns Jochade immer geholfen hat. Ich hoffe, dass das Komitee alles tun wird, was nötig ist und empfehle auch allen Organisationen, alles zu tun, um die Federation zu fördern. Die Organisation der Reeder hat überall feste Wurzeln geschlagen und wenn unsere Zentralorganisation von Nutzen sein soll, müssen wir fest beisammenstehen und die zentralistisch-organisierten Unternehmer bekämpfen. Es ist das auch schon geschehen. Nachdem wir von Jochade die Liste bekommen haben, auf denen die von Streikbrechern geladenen Schiffe verzeichnet waren, haben wir alle englischen Häfen alarmiert und drei Schiffe mussten ungelöscht den Hafen verlassen. Das ist der Weg, einander Hilfe zu leisten. Ich weiss, die Organisation ist heute noch nicht so wie sie sein sollte; wir sind aber zusammengekommen, um zu erwägen wie wir es besser machen sollen. Ich glaube, dass allen Mitgliedern der Organisation die Pflicht aufzuerlegen ist, alles Mögliche zu tun und zu verhindern, dass Streikbrecher exportiert werden. Ich will nicht weitergehen, denn es wäre riskant, wenn eine junge Organisation zu viel auf sich nähme, aber ich denke, dass wir das, was sie auf sich nehmen kann, beschliessen können.

**Furuseth (Amerika):** Dass sich die Schiffseigentümer zu einer Zentralorganisation verbunden haben, ist eine Gefahr nicht nur für die Schiffsarbeiter, es kann auch für die ganze Welt zu einer grossen Gefahr werden. Das kann man nicht oft genug hervorheben. Da zeigen sich die Mängel der Gesetze. Es gibt in der ganzen Welt keine Vorschrift, die bestimmen würde, welche Mannschaft ein Schiff haben muss, ob es einfach, zweifach oder dreifach besetzt oder über-

haupt genügend Mannschaft haben muss. Die Arbeiter sind gezwungen, unter Androhung mit Gefängnisstrafen das zu tun, was ihre Feinde, die Schiffseigentümer, von ihnen verlangen. Das ist Gesetz nicht nur in England, sondern in der ganzen Welt. Die Schiffseigentümer haben nur das Bestreben, die Arbeiter immer mehr zu knechten, und ich habe das jetzt auf meiner Reise in ganz Europa gesehen. Schritt auf Schritt sind die Seelente gebunden. Deshalb habe ich auch meinen Antrag mitgebracht und ich muss allen Kameraden zurufen: Eure Waffen müssen so geschmiedet werden, dass ihr planmässig eure Macht gebrauchen könnt. Wenn man sagt, die Schiffe könnten aufgehalten werden — was wäre das Resultat? Tausende müssten verhungern und unendliches Elend wäre die Folge. Die Unternehmer haben sich auf verschiedene Art gesichert. So wie gegen Elementarereignisse haben sie sich auch gegen Streik versichert. Sie sind heute so gesichert gegen uns, dass sie jetzt tun können, was sie wollen. Wenn es aber erlaubt wäre, dass ein Mann fünf Minuten vor Abgang des Schiffes das Schiff verlassen könnte, so wäre damit eine wuchtige Waffe errungen. Deshalb habe ich meinen Antrag vorgelegt und ich hätte gewünscht, dass er bei dem gegenwärtigen Punkt der Tagesordnung besprochen wird. Ich bedaure sehr, dass die Majorität nicht dieser Ansicht war.

**Döring** (Hamburg): Es tut mir leid, dass ich meine Ausführung mit dem Ausdruck des Bedauerns über den Inhalt des Referates Lindleys beginnen muss, das in gar keinem Verhältnis zur Frage steht, die hier behandelt werden soll. Wenn es eine Entschuldigung für dieses Referat gibt, so ist es die, dass Lindley infolge der grossen Bewegung in Schweden nicht die Zeit gehabt hat, sich zu orientieren. Wenn er sagt, dass der Zuzug von Streikbrechern aus fremden Ländern geringer wird, dann zeigt das, dass er das Wesen der Unternehmerorganisation in einem Hohlspiegel ansieht. Er vergisst, dass wir im Anfangsstadium der grossen Kämpfe stehen. Wie lange ist es her, dass die Streikbrecherimporte bestehen? Erst einige Jahre. Das Vorgehen der Reeder in Hamburg, Königsberg und jetzt in Schweden sollte ihm doch die Ueberzeugung beibringen, dass man auch in Zukunft versuchen wird, Streikbrecher aus fremden Ländern zu holen, um Streiks zu unterdrücken. Seine Ansicht, dass die Reeder das nicht mehr tun werden, weil es ihnen zu teuer käme, ist ein Beweis, dass er die Absichten der Unternehmer nicht versteht oder gar nicht den Willen hat, sie zu verstehen. In Deutschland ist die Auffassung die, dass es sich bei dem Anwerben von Streikbrechern nicht um ein rentables Geschäft handelt und auf die Kosten gar nicht ankommt. Der Zweck ist nur der, unsere Organisation zu zerstören. Die letzte Aussperrung in Hamburg hat uns eine halbe Million gekostet, den Hamburger Reedern nach ihren eigenen Angaben aber 5—6 Millionen. Was kümmert sie aber das? Sie machen sich diese Ausgaben, um unsere Organisation zu sprengen. Daraus kann doch nicht geschlossen werden, dass sich das nicht wiederholen wird. Lindley meinte, die englische Shipping Federation wäre heute die mächtigste Reederorganisation. Auch das zeigt eine Unkenntnis der Verhältnisse. Es haben im vorigen Jahre und heuer in London Konferenzen sämtlicher Reederorganisationen stattgefunden, auf denen man die Frage besprochen hat, wie man der Tätigkeit der Organisationen der Hafenarbeiter und der Seelente in wirksamer Weise entgegenzutreten könne. Da hat die Baltic and White Sea Conference einen Vorschlag gemacht, der sich mit dem Lindleys deckt. Sie meinte, man solle die Dinge ruhig ihren Weg gehen lassen und nichts tun, dann würde sich das Heranziehen von fremden Streikbrechern entbehrlich machen.

Der Sekretär dieser Vereinigung, Myhre, sagte ausdrücklich, man solle keine Streikbrecher holen, sondern die Mannschaft abmustern und die Schiffe solange liegen lassen, bis das Geld der Streikenden alle geworden ist, dann würden sie schon wiederkommen. Ob Lindleys Ansicht ihm vom Sekretär Myhre suggeriert wurde, weiss ich nicht (Heiterkeit), aber das ist gewiss, dass der Referent die Dinge falsch beurteilt. Die deutsche Reederorganisation hat nämlich etwas ganz anderes vorgeschlagen. Der Kampf gegen die Arbeiterorganisation soll dadurch geführt werden, dass man die Arbeiter kontraktlich anstellt und sie in sogenannten „freien“, besser gesagt, gelben Organisationen vereinigt, um sie jederzeit gegen die Gewerkschaften ausspielen zu können. Das hat Anklang gefunden. In England, auch in Rotterdam, Antwerpen und seit der letzten Aussperrung auch in Hamburg, sind diese Einrichtungen getroffen. Am 1. September, also in ganz kurzer Zeit, sollen die Kontrakte auch geändert werden, dass sich die Arbeiter nicht nur verpflichten, in deutschen Häfen Arbeit zu verrichten, sondern auch in fremden Ländern. In Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und England hat man also schon eine internationale Streikbrecherorganisation. Es werden keine 12 Monate vergehen und man wird dasselbe auch in Schweden sehen. Wenn Lindley das nicht erkennt, bedaure ich das für seine Organisation. Er hat es als einen Erfolg hingestellt, dass Organisierte ebenso beschäftigt werden wie Nichtorganisierte. Früher durften aber nur Organisierte beschäftigt werden. Die Leute können jetzt aufgenommen und entlassen werden, wie es dem Unternehmer beliebt. Lindley ist sehr bescheiden geworden; in Mailand wollte er noch das ganze schwedische Unternehmertum mit seiner Organisation über den Haufen rennen. Was bei diesem Punkt zu zeigen ist, ist das, dass der Einfluss der internationalen Unternehmerorganisation den der englischen bereits überflügelt hat. Die Streikunterstützungskasse von Unternehmern, von denen Lindley gesprochen hat, ist dem Einfluss der Deutschen zuzuschreiben. Es kann also keine Rede davon sein, dass die englische Organisation die ausschlaggebendste ist.

Interessant war es auch von Lindley, der ein sozialistischer Abgeordneter ist, zu hören, dass bei solchen Kämpfen die Regierung eingreife, um sie zu beenden. Ich kann aus der Entfernung die Verhältnisse in Schweden nicht genau übersehen. Die Kämpfe der Hafendarbeiter und Seeleute, wo immer sie waren, haben wohl dazu geführt, so in Deutschland, Rotterdam, Belfast, dass die Regierung eingegriffen hat, aber zum Vorteile der Unternehmer. In die Streikenden hat man hineingeschossen und ist hineingeritten, Frauen und Kinder hat man nicht geschont. So sieht die Tätigkeit der Regierungen aus. Das steht doch fest, dass Regierungen niemals zu unsern Gunsten eingreifen. Wer das Gegenteil behauptet, verkennt die Verhältnisse gründlich und ich bin erstaunt, dass ein sozialistischer Abgeordneter zu einer solchen Auffassung kommen kann. Nicht weniger erstaunt bin ich, dass Lindley, um seine Auffassung zur Geltung zu bringen, uns von den Verhältnissen ein ganz falsches Bild entworfen hat. Der letzte Kampf in Schweden war doch kein Streik, sondern eine Aussperrung und wenn dabei die Regierung oder sonstige Körperschaften zu Gunsten der Arbeiter eingetreten sind, ist das doch etwas ganz anderes. Wenn bei einem Streik von zwei oder drei Gruppen von Arbeitern die übrigen Unternehmer eines Landes sagen, wenn diese Gruppen die Arbeit nicht aufnehmen, werde eine Aussperrung aller Arbeiter eintreten, so drohen sie eben eine grosse Kalamität für den ganzen Staat an. Wenn dagegen Opposition auch von der Regierung gemacht wird, so darf man doch nicht daraus schliessen, dass jede Aussperrung zum selben Resultat führe.

Interessant war auch die Meinung Lindleys, dass nur dadurch, dass zugleich auf der ganzen Erde der Kampf gegen das Reedertum aufgenommen werde, die grosse Reederorganisation zu zersprengen sei. Ich halte die Darlegung einer solchen Sache für einen Ausfluss der Schwäche und für eine Meinung, die nur in Ländern entstehen kann, wo es keine kräftige Organisation gibt. Nur in solchen Ländern trägt man sich mit solchen Ideen. In Frankreich und Holland ist das der Fall, eine Zeitlang war es auch in Belgien. Nicht wir, nicht ihr, sagen diese Leute, kommt den Kapitalisten bei, sondern nur ein gleichzeitiges Losschlagen auf der ganzen Erde macht die Unternehmerorganisation kaput. Wilson hat auf der vorletzten Konferenz dasselbe gesagt, weil er auch glaubte, dass die englischen Arbeiter gar nicht mehr die Macht haben, die Shipping Federation zu bekämpfen. Es ist nicht ein Ausdruck des Machtempfindens, sondern des Ohnmachtgefühles, wenn man sagt, dass man als Einzelorganisation eines Staates die Unternehmer desselben Staates innerhalb des Staates nicht mehr zu bekämpfen vermag. Dieser Ansicht sind wir nicht, trotzdem wir meinen, dass die Unternehmerorganisation ihrem ganzen Wesen nach immer aggressiver gegen uns vorgehen wird. In Deutschland werden die Reedereien nie sagen, dass sie bei Streiks die Schiffe liegen lassen. Lindley sollte doch wissen, was sich auf diesem Gebiete abspielt. Die Hamburg-Amerika-Linie, die grösste Reederei der Welt, hat vor kurzem ihr Aktienkapital um 25 Millionen erhöht, nur 15 Millionen hat sie in das Geschäft gesteckt und die andern 10 Millionen zurückgelegt für „etwa sich ergebende Ausgaben“. Das war im Juni. Am 1. September sollen die Kontrakte mit den Akkordarbeitern geändert werden, weil darunter Leute sind, die Mitglieder unserer Organisation sind. Diese 10 Millionen hat man nun zurückgelegt, um sie eventuell beim Kampf herauszuholen. Das sollte auch Lindley wissen. Er sagt, die schwedischen Reeder seien so geschwächt, dass sie nicht mehr imstande seien, die Arbeiterorganisation zu bekämpfen. Er sollte aber wissen, dass sich die Reeder auch in Schweden gar nicht materiell geschwächt fühlen, denn sie sind dabei, jetzt einen Kampf gegen die zwei grossen deutschen Reedereien zu führen, die 280 Millionen Aktienkapital haben. Das zeigt doch von grosser finanzieller Kraft und durchaus nicht von Schwäche. Das alles beweist, dass Lindley die Dinge nicht richtig beurteilt. Er erzählte, seitdem er weggefahren ist, seien die schwedischen Reedereien der Streikversicherung beigetreten. Die Sache, die von Deutschland aus betrieben wird, funktioniert allerdings nicht, weil einige grosse Reedereien nicht beitreten wollen, da ihnen die Beiträge zu hoch sind. Wenn die Schweden nun ihren Beitritt erklärt haben, so ist dies ein Beweis, dass sie den Kampf gegen die Organisation so hartnäckig führen wollen wie die deutschen, holländischen oder belgischen Reeder. Wenn man sieht, wie die grossen Unternehmungen, die englischen, besonders aber die deutschen, in allen Häfen ihren Einfluss zu stärken suchen — in Belgien ist 45 Proz. des Schiffskapitals deutsches Geld — wie in England und in Dänemark, ja auch in Schweden die grossen deutschen Gesellschaften immer mehr Einfluss bekommen und damit die Widerstandskraft der dortigen Unternehmer erhöht wird und wenn man weiss, dass in Deutschland die grössten Scharfmacher sind — die englischen sind Waisenknaben dagegen. — da muss man doch sagen, es ist eine Affenschande, dass ein paar Kapitalisten gegen so viele Tausende von Menschen und gegen alle Menschlichkeit so vorgehen dürfen. Es ist unangebracht — ich will den Ausdruck „Vogel Strauss-Politik“ vermeiden (Heiterkeit) — wenn man sich vor diesen Tat-

sachen die Augen verbindet. Dadurch müsste die Organisation schweren Schaden leiden.

Ich möchte noch einiges bemerken gegenüber den Ausführungen Tilletts über unsere letzte Aussperrung. Er stellte die Behauptung auf, dass der Umstand, weil aus England recht viele Streikbrecher gekommen sind, die Möglichkeit gegeben hat, die Bewegung in halbwegs anständiger Form zu beenden. Also nicht unserer Organisation und unsern Kämpfen haben wir das Ergebnis zu verdanken, sondern der Tatsache, dass England so freundlich war, uns sechs- oder sieben-tausend Streikbrecher zu schicken. (Heiterkeit.) Wir müssen also von nun an eine andere Taktik einschlagen, das Geld nicht zur Unterstützung der Kämpfenden verwenden, sondern es nach England schicken, damit recht viele Streikbrecher herüberkommen können. (Lebhafte Heiterkeit.) Dieser Gedankengang macht mir den Eindruck, dass es in England Gewerkschaftsführer gibt, die die Verhältnisse nicht beurteilen können. Ich weiss, dass die Engländer nicht erfreut sind, dass die Entwicklung der deutschen Organisation so rasch vor sich geht, aber darum dürfen sie sich doch nicht aller Einsicht begeben. Wir Deutsche bemühen uns, die Verhältnisse in allen Ländern kennen zu lernen. Wir schicken darum Leute zu den fremden Organisationen. Die Engländer machen es anders. Es ist wiederholt vorgekommen, dass englische Gewerkschaftsführer Studien halber nach Deutschland gekommen sind, aber es ist nie vorgekommen, dass sie sich an die Arbeiterorganisationen gewandt hätten. Vor einiger Zeit ist der Vorsitzende des englischen Maschinenbauerverbandes, Barnes, in Deutschland gewesen. Er hat sich nicht an die Metallarbeiterorganisation um Auskunft gewandt, sondern ist zu den grossen Gewerken gegangen und hat sich von ihnen herumführen lassen, die „Wohlfahrtseinrichtungen“ angesehen und dann einen grossen Bericht geschrieben über das „Grossartige“, was er gesehen hat. So darf man nicht studieren. Tillet meinte gestern, wir Deutschen wären eigentlich noch jung, noch Brauseköpfe, denen das Blut rasch durch die Adern rollt und nicht so abgekühlte alte Kranten wie er. Aber leider hat die Abkühlung seine Urteilsfähigkeit geschwächt. Er meint, wenn wir so entwickelt sein werden wie England oder Amerika, werden wir auch zu andern Ansichten kommen. Ben Tillet sagte auch, er sei Sozialdemokrat und er hat auch schon als Sozialdemokrat für das Parlament kandidiert. Bei uns in Deutschland hat man allerdings die Tatsachen anders beurteilt, bis man von England eines Besseren belehrt wurde. Früher ist es nicht vorgekommen, dass man Streikbrecher aus hochentwickelten Ländern geholt hat; im Gegenteil, man fürchtete immer den Zuzug aus weniger oder nicht kultivierten Ländern. Das man aus England in den letzten Jahren tausende und abertausende Streikbrecher nach Deutschland brachte, nicht nur Hafentarbeiter und Seeleute — man hat auch versucht, Maschinenarbeiter als Streikbrecher kontraktlich nach Deutschland zu verpflichten — das sollte doch die englischen Gewerkschaftsführer zur Frage veranlassen: worauf ist das zurückzuführen? Das können Sie doch nicht als einen Fortschritt der kulturellen und industriellen Entwicklung bezeichnen, sondern das muss für Sie ein Beweis sein, dass andere Staaten im Begriffe sind, England industriell zu überflügeln. Ich habe in London schon einmal darauf hingewiesen, dass die englischen Gewerkschaften einen Teil der Schuld an der Stagnation der industriellen Entwicklung Englands haben, während die deutschen Gewerkschaften einen Anteil am Aufschwunge der deutschen Industrie haben. Tillet sagte, die Engländer hätten noch nie über den Zuzug aus fremden Ländern gejammert. Wir tun das auch nicht; aber wir ver-



langen, dass sie Solidarität üben, soweit es ihnen möglich ist. Wir begrüßen deshalb die Einbringung der Resolution Sextons, die will, dass die Engländer verpflichtet werden, soweit sie dazu die Kraft haben, den Auszug der Streikbrecher zu verhindern. Bedenken Sie, welchen Eindruck es in Hamburg machen muss, wenn Tag für Tag 300—500 Streikbrecher landen, wie das die Kämpfenden deprimieren muss! Ob die Schweden anders veranlagt sind, weiss ich nicht. Aber das steht fest, dass, wenn der Export nach Stockholm im selben Umfange vor sich gegangen wäre wie nach Hamburg, Antwerpen und Rotterdam, dieselbe Erregung Platz gegriffen hätte. Ich bin aber nicht einverstanden, dass der letzte Satz in der Resolution angenommen wird, der lautet: „... selbst im Notfalle unter Anwendung der äussersten Mittel, bis zur Boykottierung jenes Hafens, von welchem der Export ausgeht.“ — Das ist zu weitgehend; das kann man nicht verlangen. Aber verlangen müssen wir, dass Sie uns Ihre Unterstützung geben in dem Umfange, in dem Sie uns helfen können. Wir verlangen nichts Unmögliches, wir müssen aber verlangen, dass die englischen Gewerkschaften — entschuldigen Sie, dass ich immer England sage, es könnten auch einmal aus einem andern Lande Streikbrecher kommen — tun, was die Pflicht jeder Nationalität ist: die Kämpfe anderer Nationen zu unterstützen. Das muss der Grundsatz sein unserer internationalen Solidarität, die unter allen Umständen aufrecht gehalten werden muss.

**Vorsitzender:** Mit Rücksicht darauf, dass der heutige Nachmittag infolge der Besichtigung der Stadt, die uns die Wiener Kameraden ermöglichen, freigehalten werden muss, schliesse ich die heutige Sitzung. Ich muss aber alle ausgezeichneten Redner bitten, sich an den allerdings interessanten Ausführungen des letzten Redners, was ihre Länge anbetrifft, kein Beispiel zu nehmen, da es sonst nicht möglich wäre, morgen den Kongress zu schliessen.

Schluss der Sitzung 12 Uhr.

---

## Vierter Tag.

**29. August. Beginn 1/4 10 Uhr vormittags.**

**Vorsitzender Grill:** Wir haben die Freude, auch einen Delegierten aus Philippopol, der heute eingetroffen ist, in unserer Mitte zu begrüßen. (Beifall). Die Delegierten Bell und Sexton haben mitgeteilt, dass sie abreisen mussten, Bell wegen einer Parlamentsitzung, die am Montag stattfindet und wegen des Gewerkschaftskongresses in Nottingham, Sexton wegen des Streiks in Cardiff.

Von Wilson ist folgender Brief eingelaufen, der an Furuseh zu Händen des Wiener britischen Konsulats adressiert und nur durch einen Zufall erst heute zur Kenntnis des Bureaus kam, trotzdem er vom 11. August datiert ist. Der Brief lautet:

Lieber Furuseh!

Ich bedauere, mitteilen zu müssen, dass es mir absolut unmöglich sein wird, England zu verlassen, um nach Wien zu kommen.

Wir haben einen grossen Streik in Cardiff wegen Lohnfragen und meine Leute bestehen darauf, dass ich hinfahre und mich der Sache annehme. Seit einigen Monaten üben alle Schiffe von Barry, Newport und Swansea die Praxis, sich billige Bemannung in Cardiff zu holen.

Dies hat unsern Filialen in diesen Plätzen sehr geschadet, da unsere dortigen Mitglieder sagen: „Was nützt es uns, wenn wir unsere Beiträge an die Organisation bezahlen, wenn sie es nicht verhindern kann, dass die Schiffe in Cardiff Streikbrecher anmustern.

Ich bin daher gezwungen, nach Cardiff zu gehen, um zu versuchen, die Löhne dort zu heben und es sieht aus, als ob es hierzu einer zwei- und dreiwöchigen Arbeit bedürfen würde.

Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie der Konferenz gegenüber unser Bedauern zum Ausdruck bringen würden, dass ich sowie meine Kollegen verhindert waren, einen Delegierten zur Konferenz zu senden.

Ich bin überzeugt, Sie werden es bestätigen können, dass wir in England nichts unversucht lassen, die Dinge zusammenzuhalten und wir haben eine grosse Arbeit vor uns, in Anbetracht der Macht der vereinigten Schiffseigentümer.  
gez.: Wilson.

**Jockade:** Da Wilson, wie Sie gehört haben, schon am 11. August gewusst hat, dass er nicht hierher kommen wird, hätte er Zeit genug gehabt, das auch rechtzeitig dem Zentralrat mitzuteilen und nicht bloss einem einzigen Delegierten. Soviel Disziplin sollte Wilson haben, um zu wissen, was er in einem solchen Falle zu tun hat. Wir müssen gegen diese Art der Entschuldigung protestieren.

Es wird nun die Debatte fortgesetzt über den Punkt:

**Die Pläne der internationalen vereinigten Reeder und welche Abwehrmassregeln sind zu treffen?**

**Müller (Deutschland):** Zunächst bemerke ich, dass ich nicht als bisheriges Mitglied des Zentralrats, sondern als Vertreter der seemännischen Organisation Deutschlands über diesen Punkt spreche. Gestatten Sie mir auch die Erklärung, dass ich mein lebhaftes Bedauern darüber aussprechen muss, dass die Vorbereitungen zu Lindleys Referat absolut unzureichend waren. Es handelt sich hier um eine Sache, die eine Lebensfrage für uns und die andern Gewerkschaften ist und ich halte es für erforderlich, dass — möge der Kongress wie lange auch tagen — wir zu diesem Punkt der ganzen Oeffentlichkeit unsere Meinung in einer klaren Resolution bekanntgeben müssen.

Es ist nötig, diese Frage als eine Frage des Klassenkampfes zu behandeln und weil dem so ist, dürfen wir uns nicht so besonders wundern über das Vorgehen der internationalen koalitierten Reeder, über ihre Beschlüsse und Massnahmen gegen die Proletarier, die bei ihnen beschäftigt sind. Wir haben hier nur zu prüfen, welche Mittel der Abwehr wir gegen die Pläne der international vereinigten Reeder, Exporteure und Importeure anwenden können. Es wurde hier vom Einfluss der öffentlichen Meinung gesprochen und besonders Lindley scheint ihr grosses Gewicht beizulegen. Von der öffentlichen Meinung haben wir, soweit die Bourgeoisie und ihre Presse in Frage kommt — das lehrt uns jahrzehntelange Erfahrung — in unserm Gewerbe absolut nichts zu erwarten. Ich kann auch nicht die Auffassung Lindleys teilen, dass uns Regierung oder Parlamente in unserm schweren Ringen irgend welche Beihilfe leisten werden. Auch hier lehrt uns die Erfahrung, dass Regierung und Parlamente absolut auf Seite unserer Feinde stehen. Wenigstens wir in Deutschland haben diese Erfahrung gemacht und auch in andern Ländern sprechen Tausende von Beispielen dafür, dass wir auf Regierungen und Parlamente im Kampf der Reeder gegen uns nichts zu hoffen haben. Wir müssen uns vor allem klar werden, was die Unternehmer eigentlich wollen und ich bedaure besonders, dass diese Seite der Frage vom Referenten nicht hinreichend gewürdigt wurde. Sie wollen sich die unbegrenzte Freiheit der Ausbeutung des Proletariats sichern, sie wollen die Ver-

nichtung der internationalen Organisation der in der Schifffahrt und in den Häfen beschäftigten Arbeiter, sie wollen den Kampf dieser Arbeiter um Erhöhung ihrer Lebenslage unmöglich machen. Das ist die klare Absicht der Reeder aller Nationen, auch der schwedischen. Wie wollen sie nun diesen Zweck erreichen? Darüber haben uns ausreichende Aufklärungen gegeben ihre internationalen Konferenzen, die erste 1907 in London, die zweite vor kurzem in Antwerpen abgehalten. Zunächst ist es ihre Absicht, den Streikbrecherimport international zu organisieren. Man hat auf der geheimen Konferenz in London erklärt: „Die Zukunft der Reederei und der Kampf der international organisierten Seeleute steht und fällt mit dem internationalen Streikbrecherimport.“ Noch etwas anderes ist beschlossen worden, nämlich zu versuchen, in allen Ländern die Organisation der Arbeiter selbst in die Hand zu nehmen. Die Reeder und ihre Agenten sollen sich bemühen, die Arbeiter zu organisieren in Vereinen, die den Unternehmern nicht gefährlich sind. In Frankreich nennen sich diese Streikbrecherorganisationen gelbe Organisationen, in Deutschland heisst man sie vaterländische oder national gesinnte Arbeitervereine. Diese Vereine sollen sogenannte Wohlfahrtseinrichtungen enthalten, Pensionskassen, Sparkassen, alles zu dem Zwecke, die Arbeiter von den modernen Gewerkschaften fernzuhalten. Weiter ist beschlossen worden, die Regelung der internationalen Streikversicherung der Reeder, Exporteure und Importeure. Was man mit alledem will, ist klar: Man will in allen Ländern eine genügende Anzahl von Arbeitswilligen haben, um sie gegen die organisierten Arbeiter auszuspielen zu können. Man will gelb organisieren und so förmlich eine Streikbrecherdisziplin schaffen. Die Streikversicherung soll die Unternehmer schadlos halten vor den Verlusten, die jeder wirtschaftliche Kampf für sie im Gefolge hat.

Ich bedaure sehr, dass Lindley gerade diese Absicht der Reeder so optimistisch beurteilt hat, dass er meint, dass sie Kämpfe nicht mehr führen können, weil ihnen die Mittel früher ausgehen werden als uns. Die in Antwerpen beschlossene Streikversicherung beweist, dass die Reeder bereit sind, uns auch in dieser Richtung gerüstet gegenüberzutreten. Die Wohlfahrtseinrichtungen haben den Zweck, die Arbeiter zu fesseln, ihre Freiheit einzuschränken, sie zu Hörigen und Sklaven des Unternehmertums zu machen. Der Zweck des ganzen ist: „Teile, um besser herrschen zu können!“

Für uns ist nun die Frage die: was ist dagegen zu tun? Gestatten Sie, dass ich sage, wie ich persönlich mir die Lösung der Frage denke. Vor allem ist sie für uns eine Frage der Erziehung und Aufklärung. Daran fehlt es in den verschiedenen Ländern bis heute ganz gewaltig. Man kann sich darüber nicht wundern, da selbst Lindley, der im Vordergrund steht, Auffassungen vertreten hat, wie wir sie hier gehört haben. Wir haben die Pflicht, zu sagen: „Hafenarbeiter, Transportarbeiter, diese Gefahren alle drohen euch!“ Entsprechend dieser Erkenntnis müssen wir agitieren und den Arbeitern klar machen, was ihnen bevorsteht und mit dreifacher Energie müssen wir ihnen beibringen, welchen Weg sie zu gehen haben. Ferner ist die Tätigkeit der Unternehmerverbände mehr als bisher zu verfolgen.

Vor allem müssen wir die Streikbrecheragenturen, von denen jetzt Tag für Tag in allen Ländern mehr errichtet werden, genau beobachten und mit aller Kraft und allen Mitteln, in Wort und Schrift, müssen wir uns gegen die Förderung der gelben Vereine wenden. Ich weiss, dass man sie hie und da als höchst nebensächliche Erscheinung beurteilt; ich möchte aber dringend davor warnen,

bei dieser Ansicht zu beharren. Wir müssen ihnen viel Gewicht beilegen, weil das internationale Reedertum ihre Gründung und tatkräftigste Unterstützung beschlossen hat. Wir müssen warnen vor Eintritt in diese Unterstützungskassen und vor Abschluss von Kontraktverhältnissen, weil diese Dinge die Seeleute vom Unternehmertum und seinen Gelüsten vollständig abhängig machen. Weiter müssen wir uns vor Ausbruch eines Kampfes verständigen. Der Brief Wilsons, der heute verlesen wurde, ist ein typischer Beweis dafür, wie es nicht gemacht werden darf. Nur durch diesen Brief erfahren wir vom Ausbruch eines grossen Streiks. Ja, zum Teufel, woher sollen wir denn wissen, dass wir für Fernhaltung von Streikbrechern zu sorgen haben, wenn wir vom Streik nichts wissen! Viel mehr als bisher muss in Bezug auf gegenseitige Information geschehen. Dann haben wir selbstverständlich die Pflicht, den Streikbrecherexport und -Import zu verhindern. Ich will nicht zum zweiten Mal sagen, dass die Personen, die diese Erscheinung gering schätzen, naiv sind. Aber komisch ist es doch, wenn ein Sozialist und Gewerkschaftler vom Recht der Freizügigkeit der Streikbrecher redet. Freizügigkeit und Streikbruch haben miteinander gar nichts zu tun. Doppelt komisch berührt es, das von jemand zu hören, der einmal die radikalsten Mittel empfohlen hat. Ich will nicht die Diskussion darüber fortsetzen, ob in dieser Beziehung in England in den letzten Jahren das Hinreichende geschehen ist. Heute können wir nur erklären, dass wir es in Zukunft als erste Pflicht betrachten werden, für die Fernhaltung von Streikbrechern zu sorgen. Weiter wird gemäss dem Antrage Sextons gegebenenfalls darüber zu beraten sein, was zu geschehen hat, wenn es nicht gelingt, sie fernzuhalten, ob also Boykott und Sperre zu verhängen sei. Prinzipielle Beschlüsse darüber liegen bereits ohnehin vor; ob das Mittel praktisch angewendet werden kann, ist von Fall zu Fall zu entscheiden.

In diesem Sinne muss, glaube ich, die Abwehr gegen die Reeder geführt werden und wir müssen unsere Meinung in einer scharfen Resolution der Öffentlichkeit vorlegen. Deshalb beantrage ich die Einsetzung einer Kommission, die eine solche Resolution zu verfassen und dem Kongresse vorzulegen hat.

**Brodecky** (Oesterreich): Nachdem die Verhandlungszeit bereits sehr vorgeschritten ist und wir noch eine Reihe Punkte zu verhandeln haben, über die Eisenbahner aber überhaupt noch nicht gesprochen wurde, beantrage ich Schluss der Debatte über den gegenwärtig in Verhandlung stehenden Punkt. Weiter beantrage ich, eine Kommission der Hafendarbeiter und Seeleute einzusetzen, die über die in Verhandlung stehenden Anträge während der Zeit, wo über die Eisenbahnerangelegenheiten diskutiert wird, beraten und dann Bericht erstatten kann. Den Punkt *F a c h p r e s s e* beantrage ich, wegfallen zu lassen.

**Ben Tillett** verlangt das Wort.

**Hudson** (England): Wir haben jetzt keine Zeit mehr, Gästen das Wort zu erteilen, da wir schon den vierten Beratungstag des Kongresses haben und über Eisenbahnerangelegenheiten noch nicht gesprochen wurde.

Es werden nun die Anträge Brodecky und Müller einstimmig angenommen.

**Tomschik** (Oesterreich): Ich beantrage, die Kommission aus fünf Mitgliedern zusammenzusetzen.

Der Antrag wird einstimmig angenommen und es werden in die Kommission gewählt: Döring (Deutschland), Forstner (Oesterreich), Lindley (Schweden), Mahlmann (Belgien) und Müller (Deutschland).

Es folgt nun die Verhandlung des Punktes:

## Die Einwirkungen der verschiedenen Formen der Interessenvertretung auf den wirtschaftlichen Kampf der Eisenbahner.

Dazu liegt folgender Antrag vor:

Unterzeichneter ersucht hiermit im Auftrage der Organisation, dass folgende Fragen dem Kongress zur Behandlung vorgelegt werden mögen, ungeachtet, dass dieselben nicht innerhalb der für die Ablieferung der Anträge festgesetzten Zeit eingeliefert werden konnten: „Welche Taktik kann, von allen Gesichtspunkten aus gesehen, die beste sein, um von den Eisenbahnern angewendet zu werden in bezug auf ihr Verhalten bei Streiks innerhalb anderer Transportbetriebe, wobei die Arbeiter gezwungen sind, beim Streik einzugreifen, durch Blockade oder Boykott als Kampfmittel? Und wie lange und wann sollen die Ansprüche der am Streik beteiligten Arbeiter auf eine direkte solidarische Beteiligung der Eisenbahner, besonders der an staatlichen Eisenbahnen angestellten, berechtigt und durchführbar sein?“

Wie wohl allgemein bekannt sein dürfte, nehmen die Eisenbahner, ganz besonders die an Staatsbahnen angestellten, eine Stellung ein, die sich in vielen Punkten von anderen, bei privaten Arbeitgebern angestellten Arbeitern unterscheidet.

Dies ist auch auf früher abgehaltenen Kongressen pointiert worden, in denen man schon ausgesprochen hat, „dass mit Hinsicht auf die allgemeine soziale, wie auch die politische und völkerrechtliche Bedeutung der Eisenbahner die Verantwortung des Organisationsleiters in jedem Lande so gross ist, dass Kampfmittel, wie Streik und Obstruktion, nur im äussersten Notfall angewendet werden dürfen.“

Die schwerere Stellung in dieser Beziehung, welche, wie man hierbei konstatiert, die Eisenbahner einnehmen, zeigt inzwischen ihre Wirkung auch in anderen Fällen, besonders da, wo es die Ergreifung von Kampfmitteln von Seiten der Eisenbahner gilt. Als Beispiel mag angeführt werden: Die Transportarbeiter zur See sind mit ihren Arbeitgebern in Streit geraten und haben die Transportmittel, in diesem Falle die Schiffe, blockieren müssen. Den Arbeitgebern gelingt es inzwischen entweder dadurch, dass sie Streikbrecher erhalten, oder dadurch, dass sie die eigene Besatzung der Schiffe zum Verladen und Löschen verwenden, die Befrachtung in gewisser Ausdehnung zu bewerkstelligen. Unter den Gütern, welche auf diese Weise verfrachtet werden, befindet sich ein Teil für eigene Rechnung gewisser Eisenbahnen und nötig für die Unterhaltung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Da inzwischen die in Frage kommenden Güter von Streikbrechern entweder gelöscht oder verladen und gelöscht worden sind, sind dieselben von der zuständigen Transportarbeiterorganisation oder deren Abteilung blockiert worden, wodurch deren Mitglieder, welche sonst die Verladung derselben auf Eisenbahnwaggons bewerkstelligt haben würden, sich weigern, diese Arbeit auszuführen.

Die Eisenbahnverwaltung, welche es als notwendig betrachtet, das Gut verladen zu haben, verordnet nun, diese Arbeit von ihrem eigenen Personal auszuführen, da keine anderen Arbeiter zu bekommen sind. Es entsteht nun für die zuständige Eisenbahnerorganisation die Frage: Sollen deren Mitglieder die in Frage kommende Arbeit ausführen oder sollen sie sich weigern? Führen sie die Arbeit aus, so liegt es natürlich auf der Hand, dass die Mitglieder der Organisation, welche das Gut blockiert, sie als Blockade- oder Streikbrecher betrachten und dann ihre Namen in der Presse veröffentlichen. Weigern sie sich, die Arbeit auszuführen, so erfolgt ihr augenblicklicher Abschied, besonders, wenn es sich um Personal an Staats-Eisenbahnen handelt. Nun kann man gewiss einwenden, dass dies ja Sache der zuständigen Eisenbahnerorganisation ist, durch Ergreifung von Mitteln, welche als notwendig betrachtet werden können, die verabschiedeten Mitglieder wieder auf ihre Plätze einzusetzen. Da man indessen früher festgesetzt, dass die Ergreifung von Zwangsmassregeln von Seiten der Eisenbahner nur im äussersten Notfalle geschehen darf, so versteht man ja auch vollständig, wie selten solche Massregeln ergriffen werden können, einzig und allein, um einige unter solchen

Verhältnissen verabschiedete Mitglieder wieder auf ihre Plätze einzusetzen. Ausserdem würde sich ein Streit unter solchen Verhältnissen zu solchen Dimensionen entwickeln, dass es für die Organisationen kaum möglich sein würde, die Konsequenzen einer solchen Taktik zu tragen. Laut unserem Dafürhalten ist es deshalb notwendig, besonders jetzt, nachdem die Eisenbahner sich allgemein der Federation angeschlossen, dass die Verhaltensmassregeln und Bestimmungen in dieser Hinsicht für jede denkbare Situation ausführlicher festgestellt werden. Tatsache ist, dass die Eisenbahner in ebenso hohem Grade wie andere organisierte Arbeiter mit ihren übrigen Kameraden solidarisch stehen möchten. Andererseits kann es auch in Frage gestellt werden, inwiefern es kluge Taktik ist, Prinzips halber, einen solchen Ausdruck der Solidarität von Eisenbahnern zu fordern, der solche Konsequenzen mit sich führt, ohne auf der anderen Seite für die streitenden Kollegen irgend welche wirkliche Hülfe von grösserer Bedeutung zu geben.

Dasselbe Verhältnis entsteht bei den gleichen Konfliktsanlässen, solches Personal betreffend, welches im Eisenbahndienst angestellt ist und der Eisenbahnerorganisation angehört, aber dessen Arbeit viel mit Seetransport zusammenhängt, z. B. Maschinisten auf Dampfkranen im Hafen. Bei einem andauernden Transportarbeiterkonflikt können nämlich die Transportarbeiter Anspruch darauf erheben, dass diese Maschinisten sich auf solche Weise solidarisch zeigen, dass sie sich nicht mit Gütern von blockierten Dampfern befassen. Da sich indessen für diese Personen in der Regel Lohnbestimmungen vorfinden, welche gemeinsam mit dem übrigen Personal der Eisenbahnen eingegangen worden sind, würde ein solches Auftreten von ihrer Seite von den Arbeitgebern direkt als Kontraktbruch aufgefasst werden, wodurch diese später geltend machen könnten, dass der vereinbarte Kontrakt als annulliert betrachtet werden sollte, wie auch in diesem Fall ein solches Auftreten den unmittelbaren Abschied des Arbeiters mit sich führen kann.

Auf Grund des hier Angeführten möchten wir daher dem Kongress vorschlagen:

1. Wenn ein Kampf im Transportfache ausbricht, darf die am Kampfe beteiligte Organisation oder deren Mitglieder kein dahingehendes Verlangen stellen, dass andere Organisationen sich solidarisch mit der im Kampf verwickelten erklären sollen, indem sie sich weigern, das von der vorgenannten Organisation boykottierte Gut zu verladen oder zu löschen, wenn die in Frage kommende Arbeit der Art ist, dass die Mitglieder der angerufenen Organisation unter normalen Verhältnissen dieselbe auszuführen hätten, es sei denn, dass die Frage vorher von den Leitungen der betr. Hauptorganisation behandelt worden ist. Falls hierdurch eine gewünschte Sympathiekundgebung abseits der angerufenen Organisation event. nicht gegeben werden kann, dann darf solches nicht als Bruch der Prinzipien der Solidarität angesehen werden.

2. Wenn Güter für den eigenen Gebrauch der Eisenbahn bestimmt und von solcher Art sind, dass es für die Aufrechterhaltung des Verkehrs und Sicherheit derselben notwendig ist, und mit einem von den Transportarbeitern boykottierten Dampfer ankommen, können diese nach vollendeter Entlöschung vom Personal der Bahn auf Waggons verladen werden, falls dieses hierzu von dem betr. Bahnleiter befohlen wird und die Organisation findet, dass die Ausführung der Arbeit nicht zu untersagen ist, auch, falls diese Arbeit unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht dem Eisenbahnpersonal obliegen sollte. Die Eisenbahner, welche unter diesen Verhältnissen die Arbeit ausführen, dürfen nicht als Streik- oder Boykottbrecher angesehen werden.

Doch ist in jedem Fall genau darauf zu achten, dass eine solche Einwilligung von der Leitung der Staatsbahnen nicht zu Gunsten irgendwelcher am Kampfe beteiligten Arbeitgeber missbraucht wird.

Verband der schwedischen Eisenbahner.

Ferner liegt folgender Antrag vor:

Die letzten Zeiten sind besonders bemerkenswert wegen der ausserordentlichen Zunahme im Transport, besonders in Bezug auf die Eisenbahnen. Die natürlich Folge davon ist eine Menge neuer Regeln, Verordnungen und

Gesetze sowohl hinsichtlich der Arbeitsmethoden und der Sicherheit bei der Arbeit, als auch hinsichtlich der Bestrafung von Transportarbeitern, die diese Gesetze übertreten oder von denen ohne Untersuchung angenommen wird, dass sie sie übertreten. Diese Gesetze und deren Uebertretung können zu den weitgehendsten Folgen führen.

Aber auch eine andere Art Gesetzgebung verdient besondere Aufmerksamkeit und ist von ebenso grosser Wichtigkeit. Im wirtschaftlichen Kampf sind auch die Transportarbeiter wie alle anderen Arbeiter gezwungen, ernste Massregeln zu ergreifen, um ihre Wünsche bekannt zu geben und berücksichtigt zu sehen. Dies hat natürlich grosse Unterbrechungen im nationalen und internationalen Verkehr hervorgerufen, und um solchen Unterbrechungen vorzubeugen, haben die Unternehmer der verschiedenen Länder versucht, die Arbeiterorganisationen auf gesetzgeberischem Wege zu unterdrücken und zu vernichten.

Es ist daher durchaus notwendig, dass sich die Transportarbeiter der verschiedenen Länder mit den bereits bestehenden Gesetzen und auch in Zukunft mit den erlassenen Gesetzen auf das eingehendste bekannt machen, d. h. mit allen Gesetzen betr. Arbeitsmethoden, Sicherheit bei der Arbeit und mit solchen Gesetzen, die dazu dienen sollen, die Arbeiter in ihren Bestrebungen für eine Verbesserung ihrer Lebenslage, ihrer wirtschaftlichen und ihrer politischen Lage zu hindern.

Es ist deshalb notwendig, dass solche Gesetze den angeschlossenen Organisationen jederzeit ohne Verzögerung zugänglich gemacht werden, damit sie sich im Bedarfsfalle über die betreffenden Gesetze orientieren können, sei es um falsche Auslegungen von seiten der Arbeitgeber zu verhindern, oder sei es zur Aufstellung von Vergleichen, wenn die Gesetzgebung solcher Art in Frage kommt. Die Transportarbeiter eines jeden Landes sollten sich immer sofort und eingehend mit solchen Angelegenheiten bekannt machen.

Auf Grund des oben Angegebenen schlagen wir deshalb wie folgt vor:

Dass alle Gesetze und Erlasse, betr. die Methoden und die Sicherheit sowie betr. alle anderen Bedingungen im Transportgewerbe und alle Gesetze betr. die politische und wirtschaftliche Lage der Transportarbeiter in den verschiedenen Ländern in dem Zentralbureau der I. T. F. gesammelt, geordnet und aufbewahrt werden;

und ferner, dass, soweit wie möglich, das gesammelte Material in die verschiedenen Sprachen übersetzt werde, um es den interessierten Organisationen zu ermöglichen, sich ohne Zeitverlust und mit der grössten Sicherheit und Diskretion Abschriften der betreffenden Gesetze zu verschaffen.

Stockholm, den 25. April 1908.

#### **Verband schwedischer Eisenbahner.**

Das Zentralkomitee: I. A.: C. Winberg, Sekretär.

**Tomschik** (Oesterreich): Ich werde Sie nicht lange aufhalten, da 2½ Tage lang die Eisenbahnerkonferenz getagt hat, die über die Organisationsformen verhandelte und eine Resolution beschloss, in der den Eisenbahnern eine bestimmte Organisationsform empfohlen wird. Wir sind uns auf der Konferenz einig geworden und ich will nur kurz rekapitulieren.

Es hat sich gezeigt, dass alle über die Notwendigkeit der Zentralisation einig sind, wenn trotzdem gegen die Resolution verschiedene Einwendungen erhoben wurden, so mag das seinen Grund darin haben, dass bei Uebersetzungen nicht alles genau so zutage tritt wie es gemeint ist und dass ferner in den verschiedenen Ländern verschiedene Verhältnisse bestehen. Die Meinungsverschiedenheiten beziehen sich meistens auf die Zugehörigkeit zu einer bestimmten zentralistischen Organisation. Die Engländer haben gesagt, dass sie einen Antrag, der die Werkstättenarbeiter der Eisenbahnerorganisation zuweist, vermöge der Eigenart ihrer Verhältnisse nicht annehmen könnten.

Ich will nun darauf verweisen, dass bei uns in Oesterreich von allem Anfang an die Werkstättenarbeiter der Eisenbahnen in der Organisation waren. Bei der Gründung haben auch die Metallarbeiter Einspruch erhoben, gegen den wir uns aber entschieden gewendet haben. Wir hatten auch sehr gute Gründe dafür. Während eines Jahrzehnts haben sich die Metallarbeiter, die Tischler und die andern Branchen bemüht, unter den Eisenbahnwerkstättenarbeitern Mitglieder zu finden; sie haben aber nur eine geringe Zahl gewonnen. Erst als die Eisenbahnerorganisation gegründet wurde, ist und zwar sofort, ein grosser Teil der Werkstättenarbeiter der Organisation beigetreten. In England, wo die Werkstättenarbeiter seit jeher in andern Organisationen waren, liegen natürlich die Dinge anders und der Kongress soll selbstverständlich den Engländern keine Schwierigkeiten bereiten. Wenn der Kongress eine bestimmte Organisationsform empfiehlt, ist damit nicht gesagt, dass die Engländer etwas ändern sollen, was sich eingebürgert hat, weil die industriellen Arbeiter der Eisenbahnen in einer Organisation sind, in der sie sich wohl fühlen. Ich meine, dass der Kongress nur zum Ausdruck bringen will und soll, dass er wünscht, dass, wo die Verhältnisse es zulassen, die in den Werkstätten Beschäftigten der Eisenbahnerorganisation angehören.

Bei uns z. B. könnte die Metallarbeiterorganisation nicht so in Beziehungen zu der Bahnverwaltung kommen wie die Eisenbahnerorganisation, da die Werkstättenarbeiter auch Mitglieder der Humanitätsinstitute und zum Teil auch Angestellte sind, ebenso wie die bei uns „Diener“ und Unterbeamte genannten Kategorien. Sie sind also nicht in derselben Rechtsstellung wie die Arbeiter in andern Werkstätten. Das alles trug dazu bei, dass die Bemühungen der andern Organisationen so geringen Erfolg hatten, während wir gleich bei der Gründung unserer Organisation eine verhältnismässig grosse Zahl von Werkstättenarbeitern gewannen. Weil es meiner Ansicht nach zur Beurteilung der Verhältnisse in Deutschland wichtig ist, will ich gleich bemerken, wenn die Verbesserung der Lage der Arbeiter einer Fabrik in der Regel nur durch Streik erreicht werden kann, so erscheint mir ein Streik in einer Eisenbahnwerkstätte so ziemlich ausgeschlossen, ausser es wäre ein Streik aller bei der Eisenbahn Beschäftigter. Als z. B. in Oesterreich bei der Staatseisenbahngesellschaft passive Resistenz war, die allen Kategorien Verbesserungen bringen sollte, wollten die Werkstättenarbeiter durch Streik sich am Kampfe beteiligen. Die Organisation hat aber beschlossen, dass die Werkstättenarbeiter bei der Arbeit zu bleiben haben. Wir gingen dabei von folgender Erwägung aus: während der Zeit der passiven Resistenz wird noch viel weniger Material in die Reparaturwerkstätten gebracht als sonst; erstens weil die Strecke ohnehin verstopft ist und zweitens weil die Bahnverwaltung in dieser Zeit trachtet, soviel als möglich Wagen im Verkehr zu lassen. Da ist es selbstverständlich besser, die Werkstättenarbeiter gehen in die Werkstätte, als dass sie sie verlassen und ihnen die Organisation Unterstützung zahlen muss. Erfolge sind den Werkstättenarbeitern trotzdem beschieden gewesen und zwar als Teil des Ergebnisses der passiven Resistenz der übrigen. Auch aus einem zweiten Grunde erscheint mir ein Streik von Werkstättenarbeitern nicht wahrscheinlich. Die Eisenbahnen sind immer bestrebt, das Material so lange als möglich auszunutzen. Wenn man nicht ein Gebrechen mit voller Sicherheit vermutet, lässt man die alten Maschinen laufen. Wenn aber die Eisenbahner in den Werkstätten streiken, wird das kaum von Einfluss auf den Verkehr sein;



man wird ihn trotzdem aufrecht erhalten, auch wenn man damit rechnen muss, dass ein Unglück geschieht.

Der Weg, den die Eisenbahnwerkstättenarbeiter zur Verbesserung ihrer Lage gehen müssen, kann also nur der sein, sich der allgemeinen Eisenbahnerorganisation anzuschliessen, wo sie, wie wir überzeugt sind, ihre Interessen am besten vertreten.

Weil nun unsere Tagesordnung heisst, welche Einwirkungen die verschiedenen Organisationsformen auf den Kampf der Eisenbahner haben, ist gefragt worden: was ist zu empfehlen, Kampf, Streik oder passive Resistenz? Ich verweise nun da auf das ausführliche Referat, das ich in Mailand gehalten habe. Es ist heute noch nicht möglich und wird noch lange nicht möglich sein, für alle Länder eine einheitliche Form des Kampfes zu finden. Das eine muss aber gesagt sein, dass der Streik der Eisenbahner womöglich vermieden werden soll, weil er so stark wirkt wie der Generalstreik in einem Lande. Durch den Eisenbahnstreik werden die wirtschaftlichen Interessen vieler Menschen berührt, die mit den Eisenbahner sympathisieren. Deshalb ist es sehr fraglich, ob wir gut täten, den Streik schlechtweg anzuzufordern. Wir müssen uns sagen, dass die Eisenbahner ein noch viel höheres Verantwortlichkeitsgefühl haben müssen als alle übrigen Gewerkschafter. Wenn bei einem Fabrikanten einer bestimmten Branche der Streik erklärt wird, so wird dadurch der Unternehmer in Mitleidenschaft gezogen, ebenso selbstverständlich die streikenden Arbeiter. Die Oeffentlichkeit, ausser den Bestellern, leidet darunter nicht. Bei einem Streik der Eisenbahner leidet aber die ganze Bevölkerung. Selbst bei passiver Resistenz muss nach kurzer Zeit die Schliessung von Fabriken erfolgen, was für viele tausende Arbeiter Aussperrung bedeuten kann. Nahezu so weit war es schon bei der Resistenz in Oesterreich im Oktober 1907. Wenn unsere Kämpfe mit so schwerer Verantwortung nicht nur gegenüber den Eisenbahnern, sondern auch gegenüber der Bevölkerung verknüpft sind, so müssen wir uns die Mittel, die wir anwenden, immer sehr wohl überlegen. Ich habe deshalb schon in Mailand ausgeführt, dass wenn der äusserste Kampf notwendig ist, zuerst die passive Resistenz anzuwenden ist. Es wird wohl in allen Ländern Vorschriften zum Schutze der Eisenbahner geben, die, weil zu wenig Personal da ist, als dass ihnen entsprochen werden könnte, übertreten werden. Diese Vorschriften sollen nun im Falle eines Kampfes streng befolgt werden, wobei natürlich Voraussetzung ist, dass die Eisenbahner sie auch genau kennen, damit sie über ihre Rechte und Pflichten im klaren sind. Es wird nun gesagt, Streik sei vorteilhafter als passive Resistenz, weil man beim Streik die Leute besser zusammenhalten könne, während sie bei der passiven Resistenz unter der Fuchtel der Vorgesetzten stehen. Aber bei einem ausgedehnten Streik kann man auch nicht alle Leute genau beobachten. Der Streik ist das schärfste Kampfmittel und dieses soll nur dann angewendet werden, wenn kein anderes Mittel gegeben ist. Wenn z. B. die österreichische Regierung das unternehmen würde, was jetzt die ungarische Eisenbahnerorganisation getan hat, so würde das, zumal die Eisenbahner in Oesterreich ohnehin so erregt sind über ihre schlechte Lage, zum Streik führen. Wenn man uns das Mittel wegnehmen will, mit dem wir auf friedliche Weise unsere Lage verbessern wollen, müssten wir eben das unfriedliche Mittel wählen. Aber das ist nie zu vergessen, dass wir unsere Organisation nicht zur passiven Resistenz oder zum Streik gegründet haben, sondern dazu, auf dem Wege von Verhandlungen die Besserung der Lage der Eisenbahner zu erreichen.

Bei uns in Oesterreich sind die Privatunternehmungen ein Staat im Staate, in England dürfte dasselbe der Fall sein. Diese Unternehmungen geniessen alle möglichen Ausnahmen und allen erdenklichen Schutz, die ihnen gewährt werden mit der Begründung: grosse wirtschaftliche Interessen des Staates. Darum kann der Streik nur dort angewendet werden, wo ein sofortiger Schlag gegen die Regierung geführt werden muss. Im übrigen kommt man mit der passiven Resistenz aus. Sie darf aber nicht so geführt werden, dass sie aufreizend wirkt. In Italien hat man die passive Resistenz bei den Personenzügen angefangen. Das war ein Fehler aus mehreren Gründen. Der Nerv, in dem die Bahnverwaltung am schwersten betroffen wird, sind die Lastzüge. Wozu dann Resistenz auf den Personenzügen machen, die viele Menschen in ihren persönlichen Interessen schwer schädigen kann und auch die Vergnügungsreisenden erbittert? Wird aber die Resistenz auf die Lastzüge beschränkt, so sagt sich auch der Spieser: „Na, gewiss haben sie recht! Man sollte doch ihre Forderungen erfüllen!“ Die die Öffentlichkeit aufreizende Form der italienischen Resistenz war auch die Schuld an der Niederlage.

Ich will nun kurz eines besprechen. Es gibt Hilfsinstitutionen, die ein Mittel zum Fortschritt sein könnten. Wir haben in Oesterreich jetzt die Errichtung von Personalcommissionen und Arbeiterausschüssen durchgesetzt. Nun hat es solche Institutionen auch schon früher gegeben und sie sind zu dem Zwecke eingeführt worden, die Arbeiter zu unterdrücken; man verfolgte mit ihnen die Absicht, Institutionen zu schaffen, die den Schein erwecken, dass sie die Interessen der Arbeiter fördern, während es die Absicht der Unternehmer war, Leute in diese Körperschaften zu bekommen, die die Unternehmerinteressen vertreten. Man braucht aber diese Institutionen nicht solchen Zwecken dienen zu lassen, wenn sich die Organisation sagt: „Unsere Leute müssen überall sein und überall müssen es unbedingt sichere und verlässliche Leute sein!“ Bei uns tritt die Zentrale für die Wahl der Kandidaten ein, verpflichtet sie aber auch, in dem Falle, dass ihnen die Organisation das Misstrauen ausspricht, zurückzutreten, also dazu, dass sie als selbständiger Faktor nichts unternehmen. Endgültige Beschlüsse sollen sie nur dann fassen, wenn sie sich vorher mit der Organisation ins Einvernehmen gesetzt haben. Die Privatbahnen haben in Oesterreich zwar offiziell die Organisation nicht anerkannt, inoffiziell verkehren und unterhandeln sie aber mit ihr. Sie scheinen schon einzusehen, dass es auch für die Unternehmer viel schlechter ist, wenn es keine Organisation gibt, als wenn diese wirksam ist. Denn es ist eine alte Erfahrung, dass sich Indifferente viel leichter zu Unbesonnenheiten hinreissen lassen, als mit Verantwortlichkeit belastete Organisierte.

Die holländischen Kollegen haben mir geschrieben, dass sie ebenfalls eine Personalcommission haben, die ihnen seit der letzten Bewegung eingeräumt wurde. Nun gehören dort der Organisation auch Anarchisten an, die jedes solche Mittel verneinen, damit aber nichts erreichen. Diese Anarchisten haben unsere Leute davor gewarnt, sich in die Kommission wählen zu lassen, trotzdem die Eisenbahnverwaltung den Gewählten freie Fahrt und Diäten gewährt, so dass die Kollegen im ganzen Lande herumfahren, Erhebungen pflegen und für die Eisenbahner wirken können. Wenn trotzdem gesagt wird, dass sich Organisierte nicht wählen lassen dürfen, so überlässt man ein Feld, das fruchtbar gemacht werden kann, den Gegnern, die natürlich nicht für die Eisenbahner, sondern für die Unternehmungen wirken.

Was nun die Forderungen der Eisenbahner anbelangt, so wurde in der Vorbesprechung betont, dass es gut wäre, in jedem Lande die gleichen Forderungen zu stellen. Aber darüber können wir heute nicht sprechen, weil die Sache grosser Vorstudien bedarf. Wenn aber deshalb die Engländer die Einsetzung eines internationalen Studienkomitees verlangen, muss ich darauf verweisen, dass wir schon einmal eines gehabt haben, dass aber auch damit nichts erreicht wurde. Wir haben doch die Federation und ihr Vorstand hat die Pflicht, die Materialien zu sammeln. Uebrigens haben wir auch das Korrespondenzblatt, in dem schon viele für unsern Zweck wertvolle Beiträge erschienen sind. Ich glaube, der Kongress soll den Vorstand beauftragen, mit weitem Erhebungen sofort zu beginnen und ihr Ergebnis rechtzeitig für den nächsten Kongress vorlegen. Darin sollen auch die Versicherungseinrichtungen und natürlich auch die Lohnverhältnisse behandelt werden. Heute ist es uns unmöglich, mehr in der Sache zu tun.

Ich bitte Sie nun, die von der Konferenz vorgeschlagene Resolution anzunehmen und die Mailänder Resolution zu bestätigen.

**Hudson** (England): Auch ich werde Ihre Geduld nicht lange in Anspruch nehmen, ich will bloss wenige Bemerkungen machen. Unsere Stellung im wirtschaftlichen Leben ist von grösster Wichtigkeit; die Anforderungen an unsere geistige und physische Kraft sind ungeheuer. Ich behaupte, dass die Welt die Wichtigkeit unserer Arbeit gar nicht vollständig ermisst, dass sie nicht zu würdigen weiss, was wir leisten und was alles von uns abhängt. Worauf wir in erster Linie unsere Aufmerksamkeit richten müssen, ist die Erlangung der Verkürzung der Arbeitszeit sowie eines Existenzminimums durch das Gesetz. Die Lebensverhältnisse für die Eisenbahner werden immer ungünstiger. Es wird heute derselbe Lohn gezahlt wie vor 15 und 20 Jahren, trotzdem sich die Arbeit qualitativ und quantitativ vermehrt hat. Heute liefert der Arbeiter in kürzerer Zeit bessere Arbeit als früher in längerer. Warum soll er noch ein grösseres Quantum liefern, wenn er schon eine bessere Qualität liefert? Eine Verkürzung der Arbeitszeit würde also gar nicht bedeuten, dass die Unternehmer den Arbeitern mehr bieten als früher. Die Arbeit hat heute einen viel höheren Wert, da auch der Preis der Produkte gestiegen ist. Ich, der ich 26 Jahre die Hauptlinien in England befahren und manchen Kampf mitgekämpft habe, muss aus meinen gesammelten Erfahrungen die Forderung ableiten: das wichtigste ist für uns die Verkürzung der Arbeitszeit und Festsetzung eines Existenzminimums.

Jetzt will ich noch kurz darlegen, warum wir die Werkstättenarbeiter nicht in die Eisenbahnerorganisation aufnehmen. Es liegt nämlich darüber eine strikte Vereinbarung mit den andern Organisationen vor und es wäre illoyal, andern Organisationen Mitglieder zu entziehen. Es kann allerdings vorkommen, dass ein Werkstättenarbeiter einmal im Bahndienst eine Beschäftigung erlangt, der zufolge er unserer Organisation anzugehören hat und dann nehmen wir ihn auch in unsere Organisation auf.

Es ist hier davon gesprochen worden, dass man von der parlamentarischen Arbeit nicht viel hält. Ich will demgegenüber bemerken, dass sie nötig ist und auch schon Nutzen gebracht hat. Wir müssen trachten, möglichst viel Einfluss im Parlament zu gewinnen, um den Arbeitern ungünstige Gesetze abzuschaffen und solche zu erlangen, die im Interesse der Arbeiter liegen. Wir haben in England seit kurzem ein Einigungsamt, das nur durch das Parlament erreicht wurde. Ich glaube, dass es gute Früchte tragen wird.

Hudson stellt nun folgenden Antrag:

Es wird ein Studienkomitee auf Grundlage der vertretenen Stimmen gebildet, welches die Macht haben solle, seine Mitglieder in Subkomitees, nach Massgabe der Sektionen, einzuteilen, aus welchen der Kongress zusammengesetzt ist. Der Zweck dieses Komitees wäre, Informationsmaterial zu sammeln, zu sichten und an die angeschlossenen Organisationen aller Nationen zu leiten.

Schluss der Vormittagssitzung 1 Uhr.

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

**Brodecky (Oesterreich):** Ich erachte es als meine Pflicht, zu betonen, dass wir von der Internationalen Transportarbeiter Federation auch praktische Arbeit und nicht bloss akademische Leistungen verlangen können. Wenn für die Seeleute praktische Arbeit verrichtet wird, so muss es auch für die Eisenbahner gehen. Wenn sie auch nicht für die Eisenbahner direkte Aktionen bei Streiks unternehmen kann, könnte doch in Hinsicht auf die Einwirkung der verschiedenen Formen der Interessenvertretung auf den wirtschaftlichen Kampf der Eisenbahner sehr vieles getan werden. Die Eisenbahner sind allerdings national vielmehr abgegrenzt als die Seeleute und die Internationalität ist hauptsächlich in Oesterreich wirksam, vermöge der nationalen Zusammensetzung unseres Staates. Ich glaube aber, dass die Weltinternationalität mit der Zeit auch für die Eisenbahner eine dringende und praktische Notwendigkeit werden wird. Wir sehen, dass die Eisenbahnverwaltungen in der ganzen Welt dahinstreben, uns des Koalitionsrechtes verlustig zu machen, und dass gerade in dieser wichtigen Beziehung auch eine internationale Organisation aller Bahnverwaltungen nicht ausgeschlossen ist. Man sagt nun, man werde für die Entziehung des Koalitionsrechtes gewisse Kompensationen gewähren. Darauf können wir aber nicht eingehen. Ich bin also dafür, dass alle Materialien auch in dieser Richtung gesammelt werden, spreche mich aber gegen die Einsetzung eines Studienkomitees aus, da wir Mitglieder der Federation sind, so gut wie die Seeleute. Da die Federation aber bisher so wenig Praktisches für uns leisten konnte, sollten wir das Sekretariat veranlassen, alle Gesetze und Anordnungen, die sich auf die Eisenbahner beziehen, zu sammeln und zu veröffentlichen.

Was die Frage Streiks und passive Resistenz betrifft, so soll nicht vergessen werden, dass die Anwendung dieser Mittel auch gefährlich werden kann. Ich glaube, dass wir den fremden Kollegen sagen müssen, dass sie die passive Resistenz nicht als ein probates Mittel für die Erhöhung der Löhne der Eisenbahner betrachten sollen, sondern dass dieses Mittel mehr dort angewendet werden soll, wo rechtliche Bestimmungen zu ändern sind, während man Arbeitszeitverkürzung und Lohnerhöhung nicht auf passive Resistenz stützen soll. Hingegen kann die Einsetzung von Personalkommissionen und Arbeiterausschüssen eher durch passive Resistenz erreicht werden. Ich empfehle Ihnen auch eine stilistische Aenderung der Resolution, die in der Vorkonferenz beschlossen wurde, insofern, dass statt des Wortes „Gruppen“ das Wort „Organisationen“ gebraucht wird.

**Der Delegierte aus Philippopol:** Im Namen des bulgarischen Delegierten sowie in meinem eigenen Namen habe ich zu erklären, dass es ein Fehler unserer Syndikate ist, dass sie nicht genügende Informationen gegeben haben. Wir halten Streiks in den Werkstätten nicht für ungünstig. Gegenwärtig sind zwei solcher

Streiks in der Türkei: in Jedikole und in Haidar Pascha in Kleinasien am Anfange der Bagdadbahn. Es sind das, soweit ich mich entsinnen kann, die ersten Eisenbahnerstreiks in der Türkei, bei denen man die Urheber nicht in den Bosphorus taucht. Als im Jahre 1906 die bulgarischen Werkstättenarbeiter streikten, haben sie alle ihre Forderungen durchgesetzt. Im Orient sind die Verhältnisse anders als im Auslande. Die Werkstättenarbeiter können hier nicht nur ihre eigenen Forderungen durchsetzen, sondern auch die der andern Eisenbahner. Bei uns wird nämlich jeder Streik sofort mit Brachialgewalt unterdrückt. Die Werkstättenarbeiter sind aber zumeist Ausländer, die unter dem Schutze der Konsulate stehen, so dass man gegen sie in der üblichen Weise nicht vorgehen kann. Die Verwaltung kann auch die Maschinen nicht fortschicken und darum muss sie die Forderungen bewilligen. Wir sind in der Türkei erst vor einigen Monaten in die Lage versetzt worden, eine Gewerkschaft zu gründen und die letzten politischen Vorgänge erlaubten uns, auch nach Asien an die Bagdadbahn vorzudringen. Ich bitte Sie, helfen Sie, dass es auch im Orient möglich wird, dem Beispiel der westlichen Länder zu folgen. Was unsere Organisation, die noch jung ist, in ihrer ersten Zeit alles zu erdulden hatte, ist nicht zu schildern. Entlassungen, Relegierungen, so dass die Möbel bei Nacht auf die Strasse geworfen wurden, sind vorgekommen. Aber wenn trotzdem ein Delegierter von den Angestellten der Orientbahn hier steht, so zeigt das, dass unser Mut unerschütterlich ist.

**Rosshaupter (Deutschland):** Mit den Thesen, die Tomschik aufgestellt hat, sind wir einverstanden. Trotzdem haben wir in der Konferenz darauf hinweisen müssen, dass wir in Deutschland auf die Organisierung der Werkstättenarbeiter beharren müssen. Wenn Tomschik erklärt hat, dass als Kampfesmittel für die Eisenbahner in erster Linie die passive Resistenz und in letzter Linie erst der Streik in Betracht kommt, können wir ihn nach den Erfahrungen, die wir allerdings in ganz geringem Umfange gemacht haben, vollständig zustimmen. Es ist selbstverständlich, dass die Eisenbahnerorganisation in erster Linie die Aufgabe hat, auf dem Wege der Verständigung und der Vermittlung mit dem Unternehmer, der bei uns der Staat ist, Verbesserungen durchzuführen und es ist richtig, dass man in diesem Falle den Einfluss der parlamentarischen Tätigkeit nicht unterschätzen darf. Wo die Arbeiter eine genügende Vertretung im Parlament haben, ist es möglich, sowohl die Regierung als die bürgerlichen Parteien zu zwingen, Verbesserungen für die Arbeiter durchzuführen. Ich meine, dass Verbesserungen, die auf friedlichem Wege erzielt wurden, sogar dauernderen Wert haben, als diejenigen, zu deren Erreichung die äussersten Mittel angewendet werden müssen. Sie fordern selbstverständlich auch weniger Opfer. Bei uns in Süddeutschland ist es sowohl auf dem parlamentarischen Wege als auch auf dem der Unterhandlungen zwischen Organisation und Verwaltung in den letzten Jahren möglich gewesen, bedeutsame Verbesserungen durchzubringen.

Was die passive Resistenz betrifft, so haben wir sie in München einmal angewendet. Vor etwa einem Jahre haben hier die Handels- und Transportarbeiter gestreikt und die Eisenbahnverwaltung hat, um eine Ansammlung der Güter zu verhindern, angeordnet, dass das Eisenbahnpersonal das Aufladen und Abführen der Güter besorgen soll. Wir haben nun im Einvernehmen mit dem Verband der Handels- und Transportarbeiter beschlossen, unsere Leute nicht in den Streik treten zu lassen; es wurde aber gesagt, dass sie so wenig als möglich arbeiten und sich bei der Arbeit, in der sie keine Uebung haben, nicht ge-

schickter zeigen sollen als sie sind. So kam es, dass zwei und drei Leute nicht mehr Arbeit verrichtet haben als sonst ein einziger. Die Verkehrsverwaltung hat nun erkannt, dass wenn das so acht Tage fortgeht, sie die Aufnahme von Gütern einstellen müsste. Nach acht Tagen haben wir auch im Parlament erreicht, dass die Regierung erklärte, dass die Bahnverwaltung den Zustand nicht aushalten könne und so haben wir den Transportarbeitern zur Durchführung ihrer Forderungen verholfen. Wären wir in den Streik getreten, hätten wir der Verwaltung Gelegenheit gegeben, Militär an Stelle der Streikenden zu setzen. Die Soldaten wären aber bei der Arbeit vielleicht rühriger gewesen als unsere Leute.

Was Arbeiterausschüsse und Personalkommissionen betrifft, so haben wir in Deutschland nur Arbeiterausschüsse. Die Personalkommissionen sind bei der Schaffung der letzten Beamtengesetze in Bayern und Baden, im vorigen Jahre in Württemberg, abgelehnt worden, weil die Verwaltungen erklärten, dass dadurch die Disziplin gelockert würde und die Beamten nicht in einem solchen Dienstverhältnis zum Staate stehen wie die Arbeiter. Soweit unsere Erfahrungen mit den Arbeiterausschüssen reichen, so sind sie nur günstig, und es wird niemand geben, der diese Arbeiterausschüsse missen möchte. Wir haben ganz besonderen Wert darauf gelegt, das Tätigkeitsgebiet dieser Ausschüsse auszudehnen und wir halten es für einen Vorteil, dass durch die Einberufung von Arbeiterausschusssitzungen Gelegenheit gegeben ist, mit höheren Beamten zusammenzukommen und unsere Wünsche zu vertreten. Es ist selbstverständlich, dass der Organisation der Einfluss auf diese Arbeiterausschüsse vollkommen gewahrt werden muss und dass diese, sofern es sich nicht um kleine interne Angelegenheiten handelt, nicht selbständig vorgehen können. Können sie doch nur etwas Gutes leisten, wenn hinter ihnen eine kräftige Organisation steht, die ihnen einen kräftigen Rückhalt bieten kann. Solange hinter ihnen eine organisationslose Masse steht, können sie natürlich nur ein willenloses Werkzeug in den Händen der Untornehmer sein.

Mit Recht hat Brodecky hervorgehoben, dass die Federation den Eisenbahnern in Anbetracht ihrer grossen Mitgliederzahl nicht genug Aufmerksamkeit zuwenden konnte. Ich möchte anregen, besondere Besprechungen für Eisenbahnerangelegenheiten in ausgedehnterem Masse als bisher einzuberufen. Der Einsetzung eines Studienkomitees könnte ich nicht zustimmen. Es wäre sehr schwer, die Mitglieder zusammenzubringen und es würde das ausserordentlich viel Mittel erfordern. Wir können aber zustimmen, dass sich der Sekretär der Federation aus allen Staaten die Materialien verschafft, die dann zu einer statistischen Darlegung verwendet werden sollen.

**Branconi** (Italien): Ich bedaure gleich Brodecky, dass der Kongress zu viel Zeit verloren hat. Ich habe mit Vergnügen wahrgenommen, dass die Seeleute ihre Angelegenheiten ausführlich beraten haben, die Eisenbahner waren leider nicht in der Lage, das zu tun. Ich habe bemerkt, dass bei den Oesterreichern und den Deutschen eine Neigung zur passiven Resistenz vorhanden ist. Aber die Regierungen lernen mit der Zeit und es könnte die Anwendung dieses Mittels fragwürdig werden. Es ist nicht richtig, dass die passive Resistenz leichter durchzuführen ist als ein Streik, denn zu ihr ist eine bessere Vorbereitung nötig. Das hat sich besonders in Italien gezeigt, wo mit dem Fortschreiten der Verstaatlichung die Verhältnisse immer ärger werden. Es wurde ein Gesetz geschaffen, das für den Fall der passiven Resistenz Entlassung androht. Wenn man sagt, das Publikum werde durch einen Streik mehr aufgeregt als durch die

passive Resistenz, so tritt diese Aufregung auch bei der passiven Resistenz ein. In Italien besteht also kein grosser Unterschied in den Folgen für die Eisenbahner, ob das eine oder das andere Mittel angewendet wird. Bei der passiven Resistenz kann man die Führer leichter entlassen, weil diejenigen, die mit der Anwendung beginnen, mehr hervorstechen als beim Streik. In Italien hatte die letzte passive Resistenz einen Erfolg gebracht. Sie in andern Staaten müssen damit rechnen, dass Ihre Regierungen daraus lernen und auch bei Ihnen ungünstige Folgen eintreten könnten. Die Regierung verfolgt die Organisation der Eisenbahner und ihre Tätigkeit sehr genau und wir sehen, dass die Tendenz, Militär an Stelle der Arbeiter zu setzen, Fortschritte macht. Jetzt sieht man in Italien, wie in allen Dienstzweigen Soldaten angelernt werden. Die Armee wird geschult, damit sie im Falle eines Streiks oder einer passiven Resistenz die Entlassenen ersetzen kann. In Italien hat sich gezeigt, dass die Resistenz gefährlicher und schwerer durchführbar ist als der Streik. Ueberall sehen wir auch heute von den Unternehmern Streikbrecherorganisationen ins Leben rufen, und man muss sich fragen, wie weit man heute mit einem Streik kommt. Die Antwort ist: Bei der heutigen Situation, wo die ganze Staatsmacht, die Gesetzgebung, die Justiz und die Polizei in den Händen der herrschenden Klasse ist, ist der Kampf sehr schwer. Ich empfehle dem Zentralkomitee, dem eine grosse Aufgabe obliegt, es möge sie fortsetzen. Bevor man etwas Grosses unternimmt, muss man sich gut vorbereitet haben. Heute wäre ein Eisenbahnerstreik bei uns ein grosser Fehler.

**Tomschik** (Oesterreich) erhält das Schlusswort: Ich glaube, es besteht keine Meinungsverschiedenheit darüber, dass die von der Konferenz beschlossene Resolution auch hier angenommen wird und dass wir weiter erklären, dass wir in Bezug auf die Kampfmittel auf dem Standpunkt stehen, den der Kongress in Mailand eingenommen hat.

Ueber Streik und passive Resistenz ist folgendes noch zu sagen: Die passive Resistenz ist deshalb schwieriger, weil sie eine Organisation erfordert, während ein Streik schnell gemacht, aber auch schnell verloren werden kann. Ausserdem ist natürlich festzuhalten, dass Streik als Kontraktbruch ausgelegt wird, was bei der passiven Resistenz nicht möglich ist, weil hier der Eisenbahner den Kontrakt noch genauer befolgt als sonst, indem er alle Vorschriften genau einhält. Ich will übrigens zur grösseren Klarheit nochmals darauf hinweisen, dass im Mailänder Beschluss, den ich zu erneuern beantrage, weder das eine noch das andere Kampfmittel empfohlen wird. Was die schwedische Resolution betrifft, die über die Wechselbeziehungen zwischen Schiffsbetrieben und Eisenbahnen spricht, so mache ich darauf aufmerksam, dass das Hinführen der Ladungen zum Schiffe bei einem Kampf der Seeleute vorteilhaft ist, nur das Wegführen ist schädlich. Die Resolution ist aber überflüssig, weil es für uns klar ist, dass die Eisenbahner die Verpflichtung haben, nach den Gesetzen ihres Landes und nach ihrem Vertrag vorzugehen. Wir werden natürlich verhindern können, dass Eisenbahner Hafenarbeit verrichten. Es ist auch ohne speziellen Beschluss selbstverständliche Pflicht, Solidarität zu halten und einer andern Organisation nicht in den Rücken zu fallen. Es ist aber hervorzuheben, dass es nicht zu empfehlen wäre, dass Eisenbahner zur Bekundung ihrer Solidarität mit kämpfenden Seeleuten Streik oder passive Resistenz beginnen. Von solchem Solidaritätskampf haben wir in Holland kein nachahmenswertes Beispiel erlebt. Es ist aber Pflicht jeder Organisation, alles zu tun, damit ihre Angehörigen nicht einer andern Organisation in den Rücken fallen und nicht Arbeiten verrichten, die ihnen nicht

zukommen. Die Resolution ist auch deshalb überflüssig, weil sie selbst sagt, dass das, was sie verlangt, dort nicht geschehen soll, wo es nicht möglich ist. Ich glaube, es wäre das beste, wenn die Resolution zurückgezogen würde, da sie in keinem Fall Nutzen bringen kann. Den Antrag der englischen Eisenbahner, auf Einsetzung eines Studienkomitees, bitte ich aus den Gründen, die verschiedene Kollegen vorgebracht haben, abzulehnen.

Es folgt nun die Abstimmung.

Die Resolution der Eisenbahnerkonferenz wird in folgender Fassung einstimmig angenommen:

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

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

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

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

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

Einstimmig noch bestätigt wird folgende in Mailand beschlossene Resolution:

Der fünfte internationale Transportarbeiterkongress empfiehlt zur praktischen Durchführung des wirtschaftlichen Kampfes den Eisenbahnern folgendes:

1. Aufhebung der separatistischen 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, die staatliche sowie völkerrechtliche Bedeutung der Eisenbahnen 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, noch durch Par-



lamente eine dringend notwendige Verbesserung der Lebenslage der Eisenbahner erreichen lässt.

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

Es soll nun über den Antrag des Verbandes schwedischer Eisenbahner abgestimmt werden.

**Anderson** (Schweden): Wenn die Anträge der schwedischen Eisenbahner in das Protokoll kommen, verzichten wir auf die Abstimmung.

**Vorsitzender:** Das wird geschehen.

Es wird nun über folgende Resolution, die von **Branconi, Ottini** (Italien) beantragt wurde, abgestimmt:

In Erwägung,

1. dass die Reeder aller Länder sich immer mehr zusammenschliessen, um desto leichter die Arbeiter zu versklaven und ihre Organisation zu zerstören,

2. dass die Verwaltung der Privateisenbahnen dem Beispiel der Reeder folgen und dass die Verwaltungen der Staatseisenbahnen die Macht haben, die Organisation überhaupt zu verbieten,

3. dass die Reeder und Eisenbahnverwaltungen die Polizei, die Armee und die Justiz zu ihrer Verfügung haben,

4. dass die Streikbrecher in allen Ländern immer zahlreicher werden und dass Gewaltmittel gegen diese ausgehungerten und tiefstehenden Leute zu nichts führen,

beschliesst der Kongress:

a) keine der I. T. F. angehörenden Organisationen darf in den Streik treten, wenn dessen Gelingen nicht absolut sicher ist. Nur im Falle der Verteidigung bereits erworbener Rechte ist der Streik zur Abwehr zu empfehlen. In einem solchen Falle sind die angeschlossenen Organisationen der I. T. F. verpflichtet, die kämpfenden Kollegen moralisch und materiell zu unterstützen und mit allen möglichen Mitteln den Zuzug von Streikbrechern zu verhindern.

b) Das Zentralkomitee ist zu beauftragen, die Einbeziehung aller Organisationen der Transportarbeiter in den verschiedenen Ländern anzustreben und einen Entwurf eines gemeinsamen Vorgehens auszuarbeiten, der dem nächsten ordentlichen oder ausserordentlichen Kongress vorzulegen ist.

Diese Resolution wird mit 12 gegen 7 Stimmen abgelehnt.

**Hudson** (England): Zu meinem Antrage bemerke ich, dass ich auf die Einsetzung eines besonderen Studienkomitees verzichte und damit einverstanden bin, dass das Zentralkomitee Informationen sammelt.

**Vorsitzender:** Zufolge dieser Erklärung entfällt die Abstimmung über diesen Antrag.

**Tomschik** (Oesterreich): Ich beantrage, den Antrag dem Zentralkomitee zuzuweisen.

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

Weiter wird einstimmig dem Zentralkomitee zugewiesen folgender Antrag, gestellt von **Brunner** (Deutschland):

Das Zentralkomitee der I. T. F. wird beauftragt, Erhebungen zu veranstalten in den der I. T. F. angeschlossenen Ländern:

a) über die Zahl der in den verschiedenen Gruppen des Eisenbahndienstes beschäftigten Arbeiter und Unterbeamten sowie über deren Dienst- und Lohnverhältnisse;

b) über Zahl, Umfang und Einrichtungen der auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden Organisationen der Eisenbahner;

c) über Kampfweise und Errungenschaften der bestehenden Organisationen.

Die Erhebungen sollen alsbald begonnen und so gefördert werden, dass das Resultat derselben rechtzeitig vor dem Stattfinden des nächsten Internationalen Transportarbeiter-Kongresses den beteiligten Organisationen zur Information zugestellt werden kann.

Die der I. T. F. angeschlossenen Organisationen werden verpflichtet, Einrichtungen zu treffen, welche geeignet sind, dem Zentralkomitee die Erhebungen zu ermöglichen. Die Art dieser Einrichtung ist jeder einzelnen Organisation überlassen mit der Massgabe, dass eine Person zu ernennen ist, welche im Namen der Organisation die Korrespondenz mit dem Zentralkomitee zu führen hat.

Es folgt nun die Fortsetzung der Verhandlung über den Punkt:

**Die Pläne der international vereinigten Reeder und welche Abwehrmassregeln sind dagegen zu treffen?**

**Müller** (Deutschland): Der Kongress hat dem Komitee, das er eingesetzt hat, den Auftrag erteilt, ihm eine Resolution vorzulegen, in der die Mittel anzuführen sind, wie die Massnahmen der International Shipping Federation abgewehrt werden können. Im Komitee ist nach kurzer Aussprache rasch eine Verständigung zustande gekommen, und ich habe Ihnen die Resolution, die ausgearbeitet wurde, zur Kenntnis zu bringen. Es war wegen der Kürze der Zeit nicht möglich, die ausführliche Resolution auch in den anderen Sprachen schriftlich vorzulegen; das Komitee hat aber mit den Uebersetzern sehr eingehend gesprochen, so dass diese sie mündlich genau wiedergeben können.

Die Resolution, deren einstimmige Annahme Ihnen das Komitee empfiehlt, konnte keine weitergehenden Vorschläge machen, weil es aus taktischen Rücksichten alle Massregeln nicht anführen will. Es ist das Richtigeste, wenn wir ganz allgemein erklären, dass wir zu den schärfsten Abwehrmitteln nicht nur berechtigt, sondern auch bereit sind. Es ist auch die Frage aufgeworfen worden, ob auf diesem Kongress eine internationale Regelung der Streikunterstützung durchgeführt werden kann. Davon müssen wir wegen der Kürze der Zeit, die uns zur Verfügung steht, absehen. Das Komitee meint aber, dass auf dem nächsten Kongress auch diese Frage einer Erörterung unterzogen und für sie eine Lösung gefunden werden muss. Weiter ist der Wunsch geäussert worden, dass den Landesorganisationen strengere Verpflichtungen für die Durchführung der auf dem Kongress gefassten Beschlüsse auferlegt werden sollen. Dass wir das heute beschliessen, ist überflüssig, denn es ist selbstverständliche Pflicht jeder Organisation, jeden Kongressbeschluss, allen Schwierigkeiten ungeachtet, die sich ergeben können, durchzuführen. So empfehle ich Ihnen, folgende Resolution anzunehmen:

Der VI. Internationale Kongress der Transportarbeiter erblickt in den Beschlüssen und Massnahmen der international koalitierten Reeder, Importeure und Exporteure gegen die beim Schiffahrtsbetriebe beschäftigten Arbeiter aller Länder eine Folgeerscheinung des Kampfes gegen die Klasse der Unternehmungen, der im Schiffahrtsbetriebe aller Länder infolge des reaktionären Verhaltens der Unternehmer besonders scharfe Formen angenommen hat. Die Absichten, die die Unternehmer mit diesen Beschlüssen und Massnahmen verfolgen, sind:

1. sich die unbeschränkte Freiheit der Arbeiterausbeutung zu sichern;
2. eine weitere Entwicklung der Arbeiterorganisationen zu hindern bezw. deren Vernichtung anzustreben;
3. und damit ihren Kampf für bessere Lohn-, Arbeits- und Rechtsverhältnisse unmöglich zu machen.

Um dieses Ziel zu erreichen, versuchen die Unternehmer:

1. den Streikbrecher-Import und Export international zu organisieren;

2. die Gründung von unfreien Streikbrecherorganisationen selbst zu betreiben oder betreiben zu lassen;
3. durch Schaffung sogenannter Wohlfahrtseinrichtungen die Arbeiter an ihre Betriebe zu fesseln;
4. durch die Organisation der Streikversicherung auf internationaler Grundlage jeden Unternehmer gegen die Folgen des wirtschaftlichen Kampfes schadlos zu halten.

Der Kongress erblickt in diesen Massnahmen der Unternehmer schwere Gefahren und Nachteile für die im Schiffahrtsbetriebe beschäftigten Arbeiter und fordert sie zur sofortigen und rücksichtslosen Abwehr in allen Ländern auf. Er erwartet mit Bestimmtheit von den organisierten Transportarbeitern zu Wasser und zu Lande der ganzen Welt, dass sie kein Mittel unangewendet lassen, um diese Absichten der Unternehmer illusorisch zu machen. Ueber die anzuwendenden Mittel im einzelnen haben die der I. T. F. angeschlossenen und nicht angeschlossenen Organisationen von Fall zu Fall selbst zu entscheiden.

Allgemein sind die Organisationen aller Länder unbedingt verpflichtet, dahin zu wirken, dass

1. die Arbeiterorganisationen auf die ihnen drohenden Gefahren hingewiesen werden, damit sie sie erkennen und ihre Tragweite beurteilen können;
2. dass die internationalen Unternehmerverbände bezüglich ihrer Massnahmen eingehend verfolgt und ihre Stellennachweise und Agenten streng bewacht werden;
3. mit aller Schärfe gegen die Gründung und Förderung der Streikbrecherorganisationen vorgegangen wird;
4. die Arbeiter dringend vor den verschiedenen Kasseneinrichtungen der Unternehmer und dem Eingehen in ein Kontraktverhältnis gewarnt werden;
5. die gegenseitige rechtzeitige Information über vorbereitete oder stattfindende Kämpfe prompter stattfindet.

Allen voran stellt der Kongress an alle Transportarbeiterorganisationen der Welt die dringende Forderung, mit allen Kräften und unter Anwendung aller gegebenen Mittel den Streikbrecherexport und -import von und nach jedem Lande zu bekämpfen und zu verhindern.

**Vorsitzender:** Zu dem Bericht des Komitees ist niemand vorgemerkt; ich schreite zur Abstimmung.

Die Resolution wird einstimmig angenommen.

**Vorsitzender:** Der Kongress hat schon ausgesprochen, dass der Punkt Fachpresse nicht verhandelt wird. Wir kämen nun zum Punkte:

#### **Besprechung und Beschlussfassung über die gestellten Anträge.**

Es liegt nun der Antrag Furuseths vor, der ein Appell an die öffentliche Meinung und die Regierungen aller Länder ist. Der Appell geht dahin, dass gebeten wird, den Uebeln, unter denen die Seeleute leiden, abzuhelfen. Es ist das kein Antrag, über den man abstimmen kann, aber im Protokoll wird er veröffentlicht werden.

Der Antrag Furuseth lautet:

An alle jene, die Völker regieren, die die Gesetze machen, an alle Menschenfreunde, Demokraten, Christen und Freunde der Freiheit richten wir Seeleute, die letzten Leibeigenen, die ergebene und ernste Bitte, uns zu freien Menschen zu machen und die Schmach dieser Abhängigkeit von einer Arbeit zu nehmen, die erst für ehrlich galt und die noch immer von grösster Bedeutung ist für die gesamte Handelswelt und für alle Nationen, welche eine Küste zu verteidigen haben.

Das jetzige Seegesetz macht uns zum Eigentum des Schiffes, auf welchem wir segeln. Wir können als Seeleute kein Engagement bekommen, ohne einen Kontrakt zu zeichnen, welcher uns diesem Gesetze unterwirft. Dieser Kontrakt ist vom Gesetze vorgeschrieben und von der Regierung bestätigt. Wir

haben nichts zu tun mit seinen Bedingungen. Entweder wir unterzeichnen und segeln oder wir weigern uns und bleiben an Land.

Wie wir unseren Kontrakt unterzeichnen, unterwerfen wir unsere Arbeitskraft unter den Willen eines anderen, zu allen Zeiten, so lange der Kontrakt läuft. Wir dürfen nicht bei schwerer Strafe versäumen, sich unserem Schiffe anzuschliessen. Wir dürfen das Schiff nicht verlassen, selbst wenn es in grösster Sicherheit ist. Wir dürfen nicht ohne Erlaubnis des Vorgesetzten das Krankenbett, das Begräbnis der Mutter besuchen oder unsere Pflicht als Sohn, Bruder, Christ oder Bürger erfüllen.

Wenn unser Besitzer glaubt, unsere Flucht befürchten zu müssen, kann er, ohne den Rechtsweg zu beschreiten, uns einsperren lassen, so lange es ihm beliebt. Wenn wir entkommen, kann er Steckbriefe hinter uns her senden und Belohnung aussetzen für unser Einfangen. Er vermag durch Verträge zwischen den einzelnen Nationen zu bewirken, dass die Behörden und die Polizei ihm behüflich ist, sein Eigentum zurück zu erhalten.

Der Kapitän mag wechseln, der Eigentümer des Schiffes mag wechseln, wir werden mitverkauft mit dem Schiffe, aber solange die Flagge nicht wechselt, ist es bloss schwere Krankheit oder der Wille unseres Herrn, welcher uns von dem Schiffe erlöst.

Der Kapitän kann unser Verhältnis zum Schiffe lösen, indem er einige Dollars dafür bezahlt.

Jener, welcher die Arbeitskraft eines anderen Mannes besitzt, dem gehört auch sein Leib, da die zwei nicht getrennt werden können.

Wir stehen in demselben Verhältnis zu dem Schiffe, wie der Leibeigene zu seiner Herrschaft, wie der Sklave zu seinem Herrn. Als die Aufhebung der Leibeigenschaft in Westeuropa erfolgte, wurden wir und unsere Lage von den Befreieren vergessen. Als die Sklaverei in den Vereinigten Staaten und in Brasilien aufgehoben wurde, blieb sie bei unserem Stande bestehen. Als die Leibeigenschaft in Russland verschwand, brachte auch diese keine Aenderung in unserem Stande hervor.

Wir erheben nun unsere gefesselten Hände und flehen die Nationen an, uns unsere Rechte als Mitmenschen zurückzugeben, unsere Arbeit dadurch wieder auf die Stufe zu erheben, auf welcher sie war, bevor die durch das Gesetz ausgedrückte Macht der Unternehmer sie mit dem Fluche der Hörigkeit brandmarkte, nur um billige Transporte zu schaffen.

Wir gestatten uns die respektvolle Bemerkung, dass unser Sklaventum verhältnismässig neueren Ursprungs ist. Frühere maritime Gesetze banden während des Aufenthalts in fremden Ländern und Gewässern den Seemann an seine Kameraden und an sein Schiff, sowie das Schiff an ihn, und zwar nach dem Prinzip eines gewöhnlichen Glücksspielen. In seinem eigenen Lande aber war er frei, der freieste von allen. Wir gestatten uns ferner demütig zu bemerken, dass dadurch, dass die Lage des Seemannes zur Kenntnis der ganzen Bevölkerung gelangt ist, es mit der Zeit unmöglich wird, freie Leute zu veranlassen, ihre Söhne in diese Leibeigenschaft zu schicken und diese Söhne zu bestimmen, den Beruf als Seelute zu ergreifen. Wir erinnern Sie ganz offen daran, dass, wenn Sie auf dem Wasser reisen, mit Recht von uns, den Hörigen, in der Stunde der Gefahr die höchsten Tugenden des freien Mannes verlangen und beanspruchen, dass wir unser Leben für Ihre Sicherheit aufs Spiel setzen.

Auf der See muss weiterhin die Glückchance Gesetz bleiben im Interesse der Disziplin selbst unter Selbstaufopferung, aber in irgend einem Hafen, wo Sie und das Schiff in Sicherheit sind, bitten wir Sie, uns unsere Freiheit, jene Freiheit zu geben, welche Sie für sich selbst beanspruchen und welche Sie allen anderen gewähren. Wir bitten Sie darum, um von diesem Drucke erlöst zu werden, dieses bittere Bewusstsein dessen, welcher weiss und fühlt, dass er sich nicht selbst gehört.

Wir beantragen, dass dieser Kongress sich den obigen Ausführungen anschliesst und verlangen die Abänderung der Seegesetze in folgenden Punkten:

1. Abschaffung aller Arreststrafen für Verlassen des Schiffes im sicheren Hafen.

2. Abschaffung aller Arreststrafen für Gehorsamsverweigerung im sicheren Hafen. Diese Strafen werden durch Zahlungen in jenem Betrage ersetzt, welcher notwendig war, einen Ersatzmann für die Verrichtung der verweigerten Arbeit zu bezahlen.

3. Abschaffung aller Entlassungszeugnisse, welche der Kapitän aufzubewahren hätte; Schaffung von gültigen Zeugnissen, welche der Seemann selbst im Besitze behalten kann.

4. Abschaffung aller Vorschüsse auf Gehalt, ob direkt oder indirekt.

5. Abschaffung der Verteilung der Löhne ausser an nahe und abhängige Verwandte.

6. Vorschrift einer dreijährigen Beschäftigung auf See oder Deck für Seeleute.

7. Vorschrift einer sechsmonatlichen Beschäftigung für Heizer als Trimmer.

8. Forderung, dass unter der Deckmannschaft zumindest 75 Prozent befähigte Seeleute im Sinne des Punktes 6 exklusive der Offiziere sein müssen, ferner, dass diese zur Genüge die Sprache der Offiziere verstehen, um dem Kommando zu gehorchen.

**Furuseth (Amerika):** Ich finde, dass es nicht fair ist, hier zu sagen, man hätte keine Ursache, auf die Sache einzugehen, und dass sie zu keinem Punkt der Tagesordnung passe. Wenn auch vielleicht die Uebersetzungen nicht den Nagel auf den Kopf treffen, so sind sie doch jedenfalls in dem Schlusse richtig: wir verlangen, dass der Kongress beschliesst, was zu tun ist. Es handelt sich hier nicht um eine Bitte an die Oeffentlichkeit, sondern darum, dass der Kongress sagt, was geschehen muss. Ich stehe hier als Vertreter von 26 000 amerikanischen Seeleuten und glaube, dass die Seeleute der ganzen Welt mit dem Antrage, den ich hier im Namen der Amerikaner eingebracht habe, einverstanden sind. Ich frage den Vorsitzenden, ob er den Antrag zur Abstimmung gelangen lässt oder nicht?

**Vorsitzender:** Ich gehe hier nicht eigenmächtig vor, sondern der Kongress hat zu entscheiden, ob er den Appell zur Debatte gelangen lassen will oder nicht. Ich habe gegen eine Debatte nichts einzuwenden. Ich glaube aber, dass es genügt und dass es auch das beste ist, den Appell ohne Diskussion dem stenographischen Protokoll einzuverleiben. Die Arbeiter werden ihn lesen und sich ihre Meinung bilden. Aber über etwas abstimmen, das nicht zur Debatte stand, kann man nicht. Man kann es zur Kenntnis nehmen und dem Zentralkomitee zuweisen.

**Furuseth (Amerika):** Lassen Sie den Kongress darüber entscheiden, ob er den Antrag besprechen will oder nicht. Ich möchte eine definitive Erledigung der Sache.

**Vorsitzender:** Wir werden also darüber abstimmen, ob der Kongress über den Appell Furuseths diskutieren will oder nicht.

Bei der Abstimmung wird der Antrag auf Eröffnung der Diskussion mit allen gegen zwei Stimmen abgelehnt. (Furuseth ruft: Das ist gut! Das ist schön!)

**Vorsitzender:** Wir werden nun darüber abstimmen, ob der Kongress zur Kenntnis nimmt, dass Furuseth den Antrag gestellt hat, dass der Antrag dem Zentralkomitee zugewiesen wird.

Dieser Antrag des Vorsitzenden wird mit allen gegen die Stimme Furuseths angenommen.

**Furuseth (Amerika):** Im Namen der amerikanischen Seeleute bitte ich um die Erlaubnis, folgendes zu sagen: Es tut mir ausserordentlich leid, dass die Angelegenheit in dieser Art aufgenommen wurde. Ich will aber auch bemerken, dass ich in den letzten Tagen nichts anderes mehr erwartet habe.

**Vorsitzender:** Ich konstatiere, dass der Kongress den Vorschlag Furuseths nicht verworfen hat; er hat nur nicht abgestimmt, weil er nicht diskutiert wurde. Ich glaube, dass Furuseth Genüge geschehen ist, indem der Antrag dem Zentralkomitee zugewiesen wurde.

Es folgt nun der Punkt:

#### **Wahlen und Festsetzung des nächsten Kongresses.**

**Döring** (Deutschland): Nach § 6 unseres Statuts hat jeder Kongress den Sitz des Zentralrats in der nächsten Periode zu bestimmen und den besoldeten Vorsitzenden, der zugleich der Geschäftsführer der Federation ist, neu zu wählen. Der Zentralrat hat sich mit der Sache beschäftigt, und da Vorschläge auf Aenderung des Sitzes der Federation nicht eingelaufen sind, der Kongress also damit einverstanden ist, dass der Sitz in Deutschland verbleibt, stellt der Zentralrat den Antrag, als Sitz der Federation Deutschland zu bestimmen und zum Vorsitzenden abermals Jochade zu wählen.

In Anbetracht des Umstandes, dass die Löhne der Arbeiterkategorien, die wir hier vertreten, im Laufe der verflossenen Geschäftsperiode nicht unbedeutend gestiegen sind und des weiteren, dass auch überall die Kosten des Lebensunterhaltes höher geworden sind, sollten auch die Gehaltsverhältnisse des Vorsitzenden eine Aenderung erfahren. Wir beantragen deshalb, das Gehalt von 2500 Mark auf 2700 Mark zu erhöhen. Wir haben in Mailand den Antrag gestellt, ein Grundgehalt mit jährlicher Steigerung festzusetzen. Es wurde aber beschlossen, das Gehalt auf jedem Kongress zu bestimmen. Trotzdem uns die andere Form lieber wäre, wollen wir doch nicht eine Debatte über die Zweckmässigkeit oder Unzweckmässigkeit der automatischen Erhöhung eintreten lassen, und deshalb bitte ich Sie, den Antrag, den ich gestellt habe, einstimmig anzunehmen, weil darin auch zugleich der Ausdruck des Vertrauens für unseren Vorsitzenden liegt.

**Forstner** (Oesterreich): Ich beantrage, das Gehalt mit 3000 Mark festzusetzen.

Der Antrag wird ohne Gegenstimme angenommen.

**Vorsitzender:** Wir haben durch diesen Beschluss zum Ausdruck gebracht, dass wir mit den Leistungen des Kollegen Jochade sehr zufrieden sind und alle Anerkennung für sie haben.

Ein Antrag, den Kollege Müller-Hamburg auf Aenderung des Beitrages stellen wollte, wird auf sein Verlangen dem nächsten Kongress zugewiesen. Der Antrag lautet:

Der Kongress wolle beschliessen: Der ordentliche Beitrag der Landesorganisationen an die Internationale Transportarbeiter Federation beträgt ab 1. Januar 1909 pro Mitglied und Jahr 5 Pfennig.

Für den Fall der Ablehnung dieses Antrages stellen wir den weiteren Antrag:

Der Kongress möge beschliessen: Der ordentliche Beitrag der Landesorganisationen an die Internationale Transportarbeiter Federation beträgt pro Mitglied und Jahr 6 Pfennig und wird in Verfolg dieser Beitragsfestsetzung der Beitrag der Eisenbahner und ihr verwandter Berufsorganisationen ab 1. Januar 1909 von 4 auf 6 Pfennig erhöht.

Wir kommen nun zur Abstimmung über den Sitz der Federation. Bei der Abstimmung wird einstimmig Hamburg bestimmt.

**Jochade:** Ich danke Ihnen für die Wiederwahl des Zentralkomitees und habe Ihnen auch persönlich meinen Dank für Ihr Entgegenkommen auszudrücken.

Wir werden uns bemühen, die Anträge des Kongresses durchzuführen, und wir hoffen, dem nächsten Kongress einen Bericht über eine Tätigkeit vorzulegen, der den diesmaligen noch übertreffen wird.

**Vorsitzender:** Ich bitte Anträge zu stellen über den Ort des nächsten Kongresses.

**Brodecky** (Oesterreich): Die Kollegen, die im vorigen Jahre in Stuttgart waren, haben sich geeinigt, folgenden Modus zu beantragen: Unser Kongress soll immer dort abgehalten werden, wo der internationale Sozialistenkongress tagt und zwar unmittelbar vor oder unmittelbar nach diesem Kongress. So würde der Kongress alle drei Jahre stattfinden und der nächste Kongress wäre im Jahre 1910 in Kopenhagen. Ich bitte Sie, in diesem Sinne zu beschliessen.

Der Antrag, den **nächsten Kongress im Jahre 1910 in Kopenhagen abzuhalten**, wird mit allen gegen drei Stimmen angenommen.

**Ottini** (Italia): Die Verhandlungen auf internationalen Kongressen gestalten sich so schwierig, weil in drei, vier oder gar fünf Sprachen übersetzt werden muss. Das kostet sehr viel Zeit und macht die Debatten unerquicklich. Bei den nächsten Kongressen sollte darauf Rücksicht genommen werden, dass nur in einer Sprache verhandelt zu werden braucht. Man soll bei Auswahl der Delegierten darauf achten, dass alle diese Sprache beherrschen. (Heiterkeit.)

Der Antrag wird **abgelehnt**.

**Vorsitzender Guérard:** Kameraden! Wir sind am Schlusse unserer Arbeiten und es bleibt mir nur, mit wenigen Worten von Ihnen Abschied zu nehmen. Als wir vor zwei Jahren in Mailand waren, waren wir nicht so stark wie heute, und wir wollen hoffen, dass wir in Kopenhagen noch ein grosses Stück weiter sein werden als jetzt. Ich erbitte vom Kongress die Erlaubnis, in seinem Namen zu erklären, dass wir als internationaler Gewerkschaftskongress nicht nur zu dem Zwecke zusammenkommen, über einzelne Fragen zu verhandeln und uns glücklich zu schätzen, wenn hier und da eine kleine Lohnerhöhung durchgesetzt wird. Jeder Kongress ist auch eine Demonstration für das grosse Ziel, dem wir zustreben, der Umänderung der Gesellschaftsordnung, (Lebhafter Beifall.) Die heutige ist gleichbedeutend mit Krieg. Immer und allerwärts wird gerüstet für den Krieg; Menschen sollen mit mörderischen Waffen gegen Menschen losgelassen werden. Wir als internationale Vertretung von so vielen tausenden Arbeitern haben die heilige Verpflichtung, bei jeder Gelegenheit, wenn wir zusammenkommen, laut auszurufen: **Krieg dem Kriege**. (Lebhafter Beifall.) Wir wollen, dass der Zustand aufhöre, dass Menschen gegen Menschen kämpfen, dass sie wie Wilde aufeinander losgehen. Wir wollen den Frieden und darum bitte ich Sie, mit mir einzustimmen in den Ruf: **Krieg dem Kriege! Es lebe die Internationale!**

Die Versammlung stimmt begeistert in den Ruf ein.

**Vorsitzender:** Der VI. Internationale Transportarbeiterkongress ist geschlossen.

Schluss des Kongresses 7 Uhr abends.

## Nachwort.

Die Internationale der Transportarbeiterschaft umfasst nun die ganze kultivierte Welt. Dieses stolze Werk wird sicher imstande sein, der kapitalistischen Ausbeutung im Laufe der Zeit ein energisches Halt zu kommandieren.

Obwohl die Verhandlungen in fünf Sprachen — deutsch, französisch, italienisch, englisch und skandinavisch — geführt werden mussten, gelang es dem Eifer und der Ausdauer der Delegierten doch, alle sich auftürmenden Schwierigkeiten spielend zu überwinden und dadurch zu zeigen, wie unendlich töricht und kindisch der Nationalitätenstreit der bürgerlichen Klasse ist. Arbeiter fanden sich zu Arbeitern, Menschen zu Menschen. Dies schöne internationale Werk wurde durch einen Verbrüderungskommers auf dem Kahlenberg, den die Wiener zu Ehren der Delegierten und Gäste veranstaltet hatten, würdig gekrönt.

Die Stadt Wien hatte den Gästen und Delegierten zur Rundfahrt in der Stadt ihren Gala- und drei Salon-Strassenbahnwagen zur Verfügung gestellt, und die Fahrt selbst verlief bei schönem Wetter. Und des Abends zum Kommers auf den Kahlenberg hinauf, funkelte in Millionen Sternen das Lichtmeer; Wien im Diamanten-Diadem. Der Festkommers war heiter und stimmungsvoll zugleich; die frohe Geselligkeit kam ebenso zu ihrem Rechte wie die Begeisterung für die proletarische Sache. Alte und neue Wiener Weisen, von dem volkstümlichen Quartett der Grinzinger vorgetragen, wechselten mit Chören der Arbeitersänger von der „Freien Typögraphia“ ab, Motive der Lebens- und Liebeslust mit dem Grollen und der Sturmgewalt proletarischer Kampfmelodien. Auch Solisten trugen Treffliches bei. Genosse Kondukteur Unterweger erwies sich als ausgezeichnete Volkssänger. Die lebhafteste Akklamation rief Frau Poitevin, Mitglied der Pariser Gewerkschaft der Artistes litiques und Gattin eines französischen Delegierten, des Redakteurs der „Tribuna de la Voie ferrée“, Organs der französischen Eisenbahner, wach, die mit schöner Stimme ein von Genossen Poitevin gedichtetes und vertontes Chanson empfindungsvoll vortrug und dann die „Internationale“ anstimmte, deren Refrain von allen Teilnehmern mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde. Ernst und fröhliche Ansprachen, Lobreden auf Wien und Dankesworte an die Genossen vom Wiener Transportgewerbe folgten einander. Man hörte etliche Sprachen und man spürte die eine Gesinnung, die diejenigen, die sie hegen, auch menschlich einander näherbringt. Mit dem Chorgesang der „Internationale“ und des Liedes der Arbeit schloss der Festabend und diese Weisen der internationalen Brüderschaft werden als Nachklang der Wiener Tage sicher in den Herzen der Teilnehmer fortwirken.

