

## Inhalts-Verzeichnis.

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



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

Manot.

---

**Die Ausländische Gruppe der Russischen Eisenbahner**

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

Hoch die internationale Solidarität der Arbeiterschaft!

Paris, den 20. August 1910.

V. Romanow. Alexander Paulisch.

---

**Stavanger-Norwegen.**

Glück zu der Arbeit für die Seeleute der Welt.

Norsk Sjømands Forbund. Jansen.

---

**Fiume-Ungarn.**

Brüderliche Grüsse senden die maritimen Organisationen in Fiume.

---

**Buffalo-Nordamerika.**

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

V. A. Olander.

---

**Boston-Nordamerika.**

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

Frazier.

---

**Madrid-Spanien.**

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

Barrio.



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

5. Der **Sö-Fyrbödernes Forbund i Danmark** beantragt:

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

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

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

7. Der **Svenska Transportarbetareförbund** beantragt:

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

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

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

# Protokoll

des VII. Internationalen Transportarbeiter-  
Kongresses in Kopenhagen.

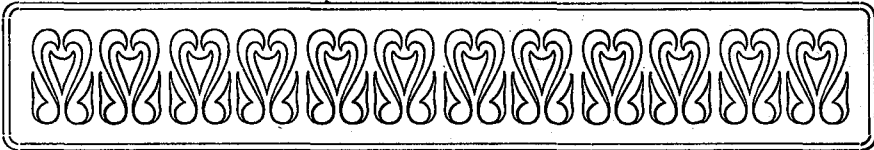


## Die Internationale

der Transportarbeitschaft zu Wasser und zu Lande hielt in der Zeit vom 23. bis 27. August 1910 ihren siebten Kongress in Kopenhagen, der Hauptstadt Dänemarks, ab. Zum Kongresslokal war der Festsaal des Herrn H. Wittmack, Holmens Kanal Nr. 17, im Zentrum der Stadt gelegen, erwählt worden. Das Kongresslokal war geschmackvoll dekoriert und eine Anzahl Nebenräume standen zu Komiteesitzungen zur Verfügung.

Dänemark, das kleine fruchtbare Land mit seiner gut organisierten und opferwilligen Arbeiterschaft, hat manchen hartnäckigen wirtschaftlichen Kampf gesehen. Manchmal schien es, als wenn es den Arbeitgebern gelungen wäre, die Widerstandskraft der Arbeiterorganisationen zu brechen. Es schien so, denn immer wieder gelang es, mit neuem Mut und neuer Hoffnung beseelt, aus den niedergerungenen Proletariermassen neue, widerstandsfähige Organisationen gegen Unternehmertrutz und -Willkür aufzubauen. So auch nach 1902. Die Anstrengungen der Reeder waren vergebens. Aus den vermeintlich zertrümmerten Organisationen der Hafen- und Seearbeiter entstanden, nach langer und zäher Arbeit, neue Organisationsgebilde, die inzwischen so gut gediehen waren, dass die internationale Transportarbeitschaft mit Freuden die Einladung der dänischen Kameraden, den Kongress in ihrem Lande abzuhalten, annahm. Die Organisation lässt sich wohl zeitweise aufhalten, auch wohl mal gewaltsam unterbrechen, aber ganz und für immer beseitigen lässt sie sich nicht. Dafür haben wir an den jetzt noch mehr wie früher gefestigt dastehenden Organisationen der dänischen Hafen- und Seearbeiter das beste Beispiel.





## Erster Tag.

Vormittagssitzung am 23. August, Beginn 10 Uhr.

Im Namen des Zentralrates eröffnet der internationale Sekretär **H. Jochade-Berlin** den Kongress, heisst alle Erschienenen willkommen und erteilt dem Vertreter der dänischen Transportarbeiter, Chr. Jaepelt-Kopenhagen, das Wort zu einer Begrüssung der Delegierten, indem er zugleich die Bitte ausspricht, dass alle Redner sich wegen der beschränkten Zeit so kurz wie möglich fassen möchten.

**Jaepelt** begrüsst die Delegierten und spricht die Hoffnung aus, dass dieser Kongress gute Resultate für den internationalen Transportarbeiterverband zeitigen möchte, wenn auch vielleicht nicht alle Erwartungen, die man hege, erfüllt würden. Er dankt für das Interesse, das die Delegierten durch ihr Erscheinen bewiesen und wünscht, dass nach Schluss des Kongresses alle Teilnehmer mit guten Erinnerungen an Dänemark in ihre Heimat zurückkehren möchten.

Zur Feststellung der Präsenzliste wird sodann eine Pause gemacht. Nach Wiederaufnahme der Verhandlung macht **Jochade** bekannt, dass bis jetzt 40 Delegierte und 14 Gäste anwesend sind, die zusammen 379 810 Mitglieder vertreten, und zwar 150 000 Transportarbeiter, 34 870 Hafnarbeiter, 26 940 Seeleute und 168 000 Eisenbahner. Zu bemerken sei, dass die im Deutschen Transportarbeiterverband organisierten Eisenbahner, Hafnarbeiter und Seeleute zu den Transportarbeitern gezählt wurden.

Es werden sodann verschiedene Schreiben verlesen, in denen von einzelnen Korporationen das Bedauern ausgesprochen wird, den Kongress diesmal nicht beschicken zu können; es sind dies: die **Eisenbahner in England**, die **Hafnarbeiter in Antwerpen**, das **Eisenbahnzugspersonal in der Schweiz**, die **Seeleute in Barcelona**, die **Hafnarbeiter in Marseille**, der **Süddeutsche Eisenbahnverband** und die **Transportarbeiter in Russland**.

Von der Verlesung der genauen Präsenzliste wird vorläufig Abstand genommen; sie soll im Laufe des Tages fertiggestellt werden. Die Delegierten, welche an Zeitungen berichten, werden gebeten, mit den Berichten zu warten, bis genaue Resultate vorliegen, damit keine Unrichtigkeiten in die Presse kommen.

Es wird eine Erklärung des Vertreters des Verbandes der englischen Seeleute, der mit seinen Beiträgen an die Internationale Transportarbeiter-Federation ganz bedeutend im Rückstand ist, verlesen, wonach nach Bezahlung eines Teiles der Beiträge der Rest sofort nach der Rückkehr eingesandt werden soll, womit der Kongress sich auch einverstanden erklärt.

Auf Antrag **Paul Müller-Berlin** und **M. Remisceg-Triest** wird beschlossen, bei den Verhandlungen ausser der deutschen, englischen und französischen Sprache auch die skandinavische (die dänische resp. schwedische) anzuwenden und den wesentlichen Inhalt der Reden auch in italienischer Sprache wiederzugeben.

**Jochade** verliest nunmehr die vom Zentralrat vorgeschlagene Geschäftsordnung, welche ohne weitere Abänderungen angenommen wird. Dieselbe lautet:

### Geschäftsordnung des Kongresses.

1. Die Mandate der Delegierten werden von jeder Nationalität 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 müssen schriftlich erfolgen und erhalten die Redner nach der Reihenfolge der Meldung 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.

Die Verhandlungen des Kongresses erfolgen zunächst im Plenum. Ergibt sich aus der weiteren Behandlung der Tagesordnung, dass spezielle Konferenzen für die einzelnen Berufsgruppen notwendig werden, so löst sich der Kongress vorläufig auf, um nach Beendigung der Berufsgruppen-Konferenzen wieder zusammenzutreten und die Vorschläge der einzelnen Gruppenkonferenzen entweder anzunehmen oder abzulehnen.

Es wird in die Geschäfts- bzw. Tagesordnung eingetreten und zunächst die Wahl von zwei Vorsitzenden vorgenommen. Vorgeschlagen werden: O. Schumann-Berlin, Jaepelt-Kopenhagen und Chr. Lindley-Stockholm.

**Jochade** empfiehlt die Wahl Schumanns und Lindleys, da diese schon auf früheren Kongressen als Präsidenten fungiert hätten.

**P. Müller** betont, dass der eine Präsident von Deutschland, der andere prinzipiell von dem Lande, in dem der Kongress stattfindet, gestellt würde; doch habe der Zentralrat nichts gegen die Wahl Lindleys, wenn von seiten Dänemark kein Einspruch dagegen erhoben würde. Ein solcher geschieht nicht, vielmehr erklärt Jaepelt, dass er überhaupt eine Wahl nicht annehmen könne, da er zu sehr mit Arbeit überlastet sei.

**O. Schumann** und **Chr. Lindley** werden darauf einstimmig gewählt und nehmen die Wahl dankend an.

Bei der Wahl der Schriftführer werden A. Forstner-Wien, J. H. Wilson-London und Le Guennic-Paris vorgeschlagen. **Forstner** und **Le Guennic** werden einstimmig gewählt und nehmen die Wahl dankend an.

Nachdem Schumann das Präsidium übernommen hat, wird zur Festsetzung der Tagesordnung geschritten.

## Tagesordnung des Kongresses.

1. Konstituierung des Kongresses.
2. Allgemeiner Bericht des Zentralrats:
  - a) Allgemeines und Kasse; Referent H. Jochade-Berlin;
  - b) Presse; Referent: H. Jochade-Berlin;
  - c) Die Aktionen der Unternehmerverbände; Referent: Paul Müller-Berlin;
  - d) Die Form der Landesorganisation; Referent: J. Döring-Berlin;
  - e) Anträge.
3. Stand, Anwendung und Einfluss der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage
  - a) der Seeleute; Referent: A. Furuseth - San Francisco;
  - b) der Hafен- und Transportarbeiter; Referent: Ch. Lindley-Stockholm;
  - c) der Verkehrsarbeiter; Referent: H. Dreher-Berlin.
4. Wahlen und Bestimmung des nächsten Kongressortes.

Als Uebersetzer fungieren: Herr Hendrik de Man-London und Frau Balabanoff-Nervi (Italien).

**A. Westphal-England** stellt den Antrag, bei Beratung des Punktes 2 c (Die Aktionen der Unternehmerverbände) nur die Arbeiterpresse zuzulassen, die sogenannte bürgerliche aber auszuschliessen. Es entspinnt sich darüber eine lebhafte Debatte.

**Jaepelt-Dänemark** unterstützt den Antrag, da er die Anwesenheit der kapitalistischen Presse für sehr schädlich und gefährlich hält, weil sehr leicht unkontrollierbare Berichte in die bürgerliche Presse kommen könnten.

**Müller-Deutschland** bittet dagegen, den Antrag abzulehnen, da man keine Heimlichkeiten zu verbergen habe; bei eventuellen besonderen Fragen, die nur den Transportarbeiterverband angingen, könne immer noch ein entsprechender Beschluss gefasst werden.

**Lindley-Schweden** hat im allgemeinen nichts gegen die Zulassung der bürgerlichen Presse, aber man müsse sich der Sitte des Landes, in dem der Kongress stattfindet, fügen, und deshalb könne er den Antrag verstehen, da man in Skandinavien böse Erfahrungen gemacht habe. Nur wenn die Stärkemittel des Transportarbeiterverbandes — besonders bei der Behandlung des englischen Streiks — zur Sprache kämen, müsse er bestimmt den Ausschluss der bürgerlichen Presse fordern.

**Le Guennic-Frankreich** hält es für nützlich, die Presse zuzulassen, da in manchen Ländern die bürgerlichen Blätter viel von Arbeitern gelesen würden; ausserdem könne man oft bei den Zeitungen nicht sagen, welche bürgerlich seien.

**E. Branconi-Italien** meint, die Frage sei schwer zu entscheiden; manches spräche für den Antrag, manches dagegen. Aber in dem Punkte, wo es sich um die Stärke der Bewegung in England handle, müsse die Presse ausgeschlossen werden, da man der bürgerlichen Presse eventuell einen für sie wertvollen Stoff liefern könne. Im übrigen bitte er um schnelle Erledigung dieses Punktes, damit die Verhandlungen nicht zu lange hinausgeschoben würden.

**O'Connor-Amerika** spricht sich mit Nachdruck gegen den Ausschluss der bürgerlichen Presse aus; man habe nichts bei der Zulassung derselben zu fürchten; es sei sogar am besten, wenn sie zugegen sei, damit sie sich direkt so gut wie möglich unterrichten könnte.



**G. Gulbrandsen-Norwegen** spricht sich im Sinne Lindley's aus, bei der Diskussion von heiklen und wichtigen Sachen die bürgerliche Presse auszuschliessen.

**Ben Tillett-England** beantragt wegen der vorgerückten Zeit Schluss der Diskussion über die Frage des eventuellen Anschlusses der bürgerlichen Presse.

Der Antrag wird angenommen und durch Handerheben der Schluss der Debatte mit 28 gegen 14 Stimmen beschlossen. Die Abstimmung über den eventuellen Ausschluss der bürgerlichen Presse wird auf den Nachmittag verschoben. Schluss 1 Uhr mittags.

#### Nachmittagssitzung am 23. August 1910. Beginn 3 Uhr.

Vor der vorzunehmenden Abstimmung über den Antrag Westphal schlägt der Vorsitzende vor, bei der Wichtigkeit der Frage die Abstimmung nach der Anzahl der Mitglieder der von den Delegierten vertretenen Verbände vorzunehmen.

Der „Niederländische Seemannsbund“ beantragt, bei allen Abstimmungen nach Organisationen mit je 1 bis 2 Stimmen zu stimmen.

Dieser Vorschlag wird jedoch für nicht zulässig erklärt, da er gegen § 6 der Geschäftsordnung verstösst.

Im Laufe der Debatte ergibt sich, dass zwei Abstimmungen vorgenommen werden müssen: 1. über den Antrag Westphal, wonach die ganze Presse und 2. über den Antrag Lindley, wonach nur die bürgerliche Presse bei der Verhandlung über den Punkt 2 c ausgeschlossen werden soll.

Der Antrag Westphal wird mit 387 411 gegen 19 200 Stimmen abgelehnt.

Zum Antrag Lindley erklärt der Antragsteller noch, dass er unter 2 c den eventuellen Seemannsstreik in England verstehe.

Dagegen spricht **Müller-Deutschland**, der als offizieller Referent über diesen Punkt nichts von einem eventuellen englischen Seemannsstreik weiss. Es sei aber nunmehr Pflicht der englischen Delegierten, sich über diese Frage bestimmt zu äussern.

Der **Vorsitzende** bemerkt hierzu, dass Punkt 2 nur den Bericht des Zentralrates enthalte. Sollten die Engländer einen eventuellen Antrag stellen wollen, könnten sie ihn unter Punkt 2 e einbringen.

Zur Geschäftsordnung bemerkt **A. Furuseth-Amerika**, dass, obwohl Punkt 2 c ganz allgemein gefasst sei, doch die englische Bewegung dabei zur Sprache kommen müsse, da bei dem Bericht über die Arbeitgeberverbände gerade die englische Shipping Federation auch in Frage käme. Redner fügt hinzu, dass, da Müller-Deutschland über die Aktionen der Unternehmerverbände berichten will, müsse erörtert werden, in welcher Weise der englische Arbeitgeberverband behandelt werden soll. Er sei gegen die Zulassung der bürgerlichen Presse, aber nicht, weil man etwas zu verheimlichen habe, sondern weil diese Presse nichts davon zu wissen brauche, dass Uneinigkeit zwischen den Führern herrsche.

Der Antrag Lindley wird bei der nun folgenden Abstimmung mit 314 770 gegen 64 440 Stimmen abgelehnt. Punkt 2 wird also in der vorliegenden Form unverändert auf die Tagesordnung gesetzt.

Bei Punkt 3 (Stand, Anwendung und Einfluss der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage: a) Seelente, b) der Hafen- und

Transportarbeiter, c) der Verkehrsarbeiter) schlägt der Zentralrat noch eine Ergänzung von 3 c vor, wonach dieser Punkt noch durch ein besonderes Referat über die Eisenbahner erweitert werden soll; als Referent wird L. Brunner-Berlin vorgeschlagen.

Da sich kein Widerspruch dagegen erhebt, wird auch Punkt 3 in der vorgeschlagenen Form auf die Tagesordnung gesetzt. Und da Punkt 4 ganz selbstverständlich ist, ist die ganze Tagesordnung festgesetzt und wird angenommen.

Es wird nunmehr in den 2. Punkt der Tagesordnung

### **Allgemeiner Bericht des Zentralrats**

eingetreten. Der Bericht des Zentralrats liegt gedruckt vor. Er erstreckt sich auf zwei Jahre und wird von

**Jochade-Berlin** erläutert, der darauf hinweist, dass neben dem eigentlichen Tätigkeits- und Geschäftsbericht auch ein Bericht über die sozial-ökonomischen, rechtlichen und organisatorischen Verhältnisse der Eisenbahner, Strassenbahner, Seeleute, Hafenarbeiter und Transportarbeiter aller Länder während 1908/1909 vorliegt, der auf Grund von speziell für jeden Beruf ausgearbeiteten Fragebogen zustande gekommen sei. Obgleich die Fragebogen vor einem halben Jahre versandt worden seien, so waren die Berichte doch schwer zu erlangen, ja, einige grosse Organisationen, die in der internationalen Bewegung sonst nicht an letzter Stelle stehen, hätten überhaupt nicht berichtet. Der vorliegende Bericht sei aber vorläufig nur als ein provisorischer gedacht und wahrscheinlich werde es noch gelingen, die Lücken so weit zu ergänzen, dass eine ziemlich vollständige Arbeit veröffentlicht werden könnte. Immerhin sei die diesmalige Berichterstattung schon etwas präziser und vollständiger gewesen wie bei dem gleichen Bericht für 1906/07, der nur bogenweise dem internationalen Korrespondenz-Blatt beigelegt werden kann, da eine Anzahl Organisationen allzu sehr mit der Berichterstattung gezögert hätte. Auch sei es dem Zentralrat darum zu tun gewesen, die erste Arbeit so vollständig wie möglich zu machen, weil diese die Grundlage für alle nachfolgenden periodischen Berichte abgeben müsse. Auf diese Weise erhalte man mit der Zeit einen vollständigen Ueberblick über die organisatorischen, gesetzlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Arbeiter im internationalen Transport- und Verkehrswesen. Der vorliegende Bericht enthalte auch zum Teil die Ausführung der Beschlüsse des Wiener Kongresses. Die dazu notwendigen Erhebungen erforderten sehr umfangreiche Arbeiten. Es sei auch sehr viel Material über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Eisenbahner, Hafenarbeiter und Seeleute eingegangen, für letztere auch eine vollständige Uebersicht über die sozialen Gesetze. Meistens sei das Material im internationalen Korrespondenz-Blatt veröffentlicht worden. In dem vorliegenden Bericht finde man auch Mitteilungen über die Hafen-Inspektionen und die Schutzmassnahmen für Leben und Gesundheit der Hafenarbeiter in verschiedenen Ländern. Diese Arbeit solle fortgesetzt und noch mehr ergänzt werden. Ferner sei der Versuch gemacht worden, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Chauffeure zu erforschen, welches sich als notwendig erwiesen habe, da es sich um eine junge, aber mächtig aufstrebende Arbeiterkategorie handle, die ganz besonders unserer Unterstützung und Aufmerksamkeit bedürfe. Im allgemeinen liege eine ruhige Periode hinter uns, abgesehen von einigen Streiks grösseren Umfanges, auf die im Bericht näher eingegangen sei. Trotz der Krise und trotz der Angriffe der

Unternehmer auf die Organisationen habe sich die I. T. F. gut zu halten vermocht. Die meisten Organisationen hätten ihre ganze Kraft darauf verwandt, das Errungene zu halten, die inneren Einrichtungen auszubauen, Propaganda zu betreiben, überhaupt sich für die kommende gute wirtschaftliche Konjunktur vorzubereiten. Wie weit es den Organisationen gelungen sei, ihren Besitzstand während der schlechten Wirtschaftsperiode zu wahren, gehe deutlich aus einer Gegenüberstellung der Mitgliederzahlen der I. T. F. hervor. Im Jahre 1908 seien 44 Organisationen mit insgesamt 496 620 Mitgliedern angeschlossen gewesen, im Jahre 1910 nur 42 Organisationen mit 467 918 Mitgliedern, was ein Minus von 28 702 ergibt. Zehn Organisationen mit 27 970 Mitgliedern seien neu beigetreten, acht mit 14 228 Mitgliedern traten aus oder wurden gestrichen, sechs mit 18 202 Mitgliedern wurden aufgelöst. Nach Gruppen eingeteilt käme man zu folgendem Resultat: Eisenbahner 1908 270 870, 1910 266 516; Hafenarbeiter 1908 90 480, 1910 84 536; Transportarbeiter 1908 90 169, 1910 89 016; Seeleute 1908 45 100, 1910 27 850. Die Seeleute ständen prozentual mit den grössten Verlusten verzeichnet. Trotz Krise und Bekämpfung seitens der Arbeitgeber sei der Stand der Organisationen aber immerhin noch gut zu nennen. Die Kassenübersicht vom 1. Juli 1908 bis 1. Juli 1910 ergäbe eine Einnahme von 55 030,67 Mk., eine Ausgabe von 48 362,65 Mk., sodass ein Kassenbestand von 6668.02 Mk. verbleibe. Unter den Ausgaben befänden sich 7000 Mk. als Unterstützung an die schwedischen Transportarbeiter. Die Beiträge seien im allgemeinen gut eingegangen. Von den Ausgaben entfalle der grösste Teil auf Uebersetzungen und Drucksachen. Als Informationsorgan der I. T. F. diene das Korrespondenz-Blatt. Leider diene es dieser Aufgabe nicht so, wie es wünschenswert gewesen wäre, da die praktische Verwertung des umfangreichen statistischen Materials, welches durch die Erhebungen über die Lohn- und Arbeitsbedingungen und über die soziale Gesetzgebung gewonnen wurde, eine Herausgabe in kürzeren Zwischenräumen nicht gestattete. Deshalb sei neben dem Korrespondenz-Blatt, welches in drei Sprachen erscheine, an Stelle der früheren „Rundschreiben“ ein „Wochen-Bericht“ in fünf Sprachen herausgegeben worden. Auf weitere Vorkommnisse, die im Bericht behandelt seien, wolle er nicht weiter eingehen oder dieselben wiederholen, da man im Laufe der Verhandlung von selbst darauf kommen werde. Er könne versichern, dass der Zentralrat alles, was in seinen Kräften stand, getan habe, um die I. T. F. auf eine gesunde Basis zu stellen und mit Vorsicht und Besonnenheit nach vorwärts zu drängen.

Bei der sich an diesen Bericht anschliessenden Diskussion nimmt zunächst **Remlscceg-Oesterreich** das Wort. Er überbringt den Gruss der österreichisch-ungarischen Seeleute und spricht sodann seine grosse Genugtuung über den vorzüglichen Bericht aus. Von besonderem Interesse ist für ihn die Presse. Das Korrespondenzblatt müsse auch in italienischer Sprache erscheinen; die dadurch entstehenden Kosten seien im Vergleich zum Nutzen nicht zu gross, sie würden ja auch teilweise durch den Verkauf des Blattes an die italienischen Kameraden wieder gedeckt. Die Transportarbeiter in Italien würden sich dem Internationalen Transportarbeiterverband dann auch mehr anschliessen. Redner bedauert, dass die einzelnen nationalen Organisationen ihre Berichte so unregelmässig dem internationalen Sekretär zustellten, wodurch dieser ja auch nicht imstande sei, die angeschlossenen Organisationen seinerseits rechtzeitig und regelmässig zu informieren. Er stellt zum Schluss den folgenden Antrag in Uebereinstimmung mit seinem Kollegen **Branconi-Malland**:

Alle nationalen Sekretariate haben halbjährlich regelmässig einen Bericht über Statistik, Lohnverhältnisse usw. an das internationale Sekretariat einzusenden, damit dieses über alles informiert sei und die Erfahrungen zum Besten der internationalen Federation verwenden könne.

Der endliche Bericht soll ausser in der deutschen, englischen, französischen und skandinavischen Sprache auch in der italienischen Sprache erscheinen.

**C. Andersson-Schweden**, der als Uebersetzer seiner skandinavischen Kollegen fungiert, spricht gleichfalls namens seiner Kollegen seine Befriedigung über die Arbeit des internationalen Sekretariats aus; ebenso

**Müller-Oesterreich** und schlägt vor, den Bericht zu genehmigen. Wenn dieser auch wegen der schlechten Berichterstattung an das internationale Sekretariat, woran letzteres aber nicht die Schuld trage, noch nicht vollkommen sei, so gäbe er doch jetzt schon ein sehr gutes Bild über den Stand der Organisationen, und dies sei mit grossem Dank zu begrüßen. Er schliesst sich dem Antrag Remiszeg wohl im Prinzip an, hält aber doch eine Uebersetzung in alle betr. Sprachen nicht für angebracht. Es sei vielmehr Pflicht der Leiter der einzelnen Vereine, ihre Mitglieder mit dem Inhalt des Berichts und des Korrespondenzblattes durch ihre evtl. Vereinsblätter bekannt zu machen.

Zur Geschäftsordnung fragt **Wilson-England** beim internationalen Sekretariat an, ob es der Standpunkt des Sekretariats und auch der Konferenz sei, dass den Seeleuten, die eine selbständige internationale Organisation bilden wollten, Hindernisse durch die Statuten des internationalen Transportarbeiterverbandes in den Weg gelegt werden könnten, ob sie in diesem internationalen Verbands bleiben könnten oder ob sie aus demselben austreten müssten.

Ueber diese Frage wurde jedoch der vorgeschrittenen Zeit wegen nicht mehr diskutiert. Der Vorsitzende schloss die Sitzung, indem er als den ersten Redner am nächsten Tage in dieser Frage **Wilson-England** nominierte.

Schluss 6 Uhr abends.

## Zweiter Tag.

Vormittagssitzung am 24. August 1910. Beginn 9 Uhr.

**Lindley-Schweden** übernimmt den Vorsitz. Die Diskussion über den Bericht des Zentralrats wird fortgesetzt. Der Vorsitzende bittet darum, sich möglichst zu beschränken, da noch viele Fragen zu erledigen seien.

**Wilson-England** erhält das Wort. Er beschränkt sich nur auf die Wiederholung seiner Frage am Schlusse der Verhandlungen am vorhergehenden Tage und bittet um eine Antwort des internationalen Sekretärs.

**Jochade-Berlin** erklärt, dass er so ohne weiteres nicht darauf antworten könne; **Wilson** müsse sich erst deutlicher über seine Anfrage erklären.

**Wilson** begründet dieselbe nunmehr. Er wundert sich, dass er von **Jochade** keine Antwort erhalten habe, trotzdem er seine Frage klar gestellt hätte. Er habe vor **Jochade** persönlich die grösste Achtung und freue sich über die Arbeit, die dieser geleistet habe. Zu der Frage sei er durch einen Brief **Jochades** an ihn veranlasst, in dem Bezug auf die geplante Gründung einer internationalen Seemannsorganisation genommen sei. **Jochade** habe sich aber dagegen als „düsteren

Plan“ geäußert. Deshalb wolle er hier seine Frage wiederholen, um eine klare Antwort zu erhalten. Uebrigens denke er gar nicht daran, Angriffe gegen ihn zu richten. Es handle sich um einen alten Gedanken; vor mehr als zwanzig Jahren habe man schon auf eine solche Organisation der Seeleute hingearbeitet, aus dem Hauptgrunde, weil es so schwierig sei, die Leute in ihrer Organisation festzuhalten, da sie so oft von Schiffen der einen Nation auf Schiffe einer anderen übergängen und damit zu einem anderen Verbands. Es handle sich jährlich um etwa 40 000 solcher Seeleute. Das sei eine internationale Erscheinung, die allerdings in Deutschland nicht so sehr auffalle. Der Vorsitzende der deutschen Organisation habe sich selbst schon früher über diese Frage ausgesprochen. Eine Zersplitterung der I. T. F. sei damit durchaus nicht beabsichtigt. Wenn in den Statuten derselben irgend etwas dagegen enthalten sei, so würden nicht viele Seeleute in der I. T. F. bleiben, da die Interessen der Seeleute auf eine eigene Organisation hindrängten.

Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass schon acht Redner zu diesem Punkte in die Rednerliste eingetragen seien; er bittet, sich so knapp wie möglich zu fassen.

**Jochade** erklärt, dass er gut verstehen könne, dass Wilson sich erregt. Wenn aber Missverständnisse vorgekommen seien, so läge die Schuld an Amerika und England. Furuseth-Amerika habe schon in London erklärt, dass eine internationale Organisation der Seeleute notwendig sei. Auch sei ein Aufruf ohne Wissen des Zentralrates veröffentlicht. Das sei nicht richtig gehandelt. Der Zentralrat habe dadurch den Eindruck bekommen, als ob Wilson und Furuseth eigene Pläne hätten, die sie dem Zentralrat nicht mitteilen wollten, da sie eventuell auf eine Trennung von der I. T. F. ausgingen. Wenn Amerika und England eine Stütze von der I. T. F. haben wollten, hätten sie auch ihre Beiträge regelmässig bezahlen müssen. Den Eindruck, dass die neue Organisation der Seeleute nichts mit der I. T. F. zu tun haben wolle, habe man auch dadurch gewonnen, dass Furuseth zu einer internationalen Konferenz der Seeleute aufgefordert hatte; Wilson habe dazu Cardiff vorgeschlagen, wie er in ihren eigenen Blättern gelesen hätte. Nun hätten sie ja die Beiträge bezahlt, und aus persönlichen Äusserungen Wilsons zu schliessen, scheine es so, als ob sie bei der I. T. F. bleiben wollten. Er persönlich könne aber keine direkte Antwort auf die Frage geben, da er nur Sekretär sei; er müsse erst Rücksprache mit dem Zentralrat nehmen, da es sich um eine allzu wichtige Frage handle.

Der Vorsitzende teilt mit, dass von englischer Seite der Vorschlag gemacht sei, die Redezeit auf zehn Minuten zu beschränken, und empfiehlt die Annahme dieses Vorschlages durch Handaufheben.

**Branconi-Italien** meint dagegen, dass die Frage so wichtig sei, dass man die Redezeit unmöglich beschränken dürfe; eventuell könnte die Behandlung dieser Frage auf eine bestimmte Zeit verlegt werden.

Nach einer kurzen Bemerkung Ben Tillets, dass, selbst wenn jeder der acht Redner nur fünf Minuten reden würde, doch mit den Uebersetzungen zwei bis drei Stunden vergehen würden, erklärt der Vorsitzende, dass diese Frage später behandelt werden müsse. Sie gehöre überhaupt nicht zu dem Punkte 2 der Tagesordnung, der nur vom Bericht des Zentralrates handelte.

**Wilson** meint dagegen, dass die Beantwortung der von ihm gestellten Frage durchaus nicht viele Zeit erfordere. Die Amerikaner seien angegriffen, sie

müssten also auch Gelegenheit zur Verteidigung haben. Er stehe übrigens auch auf der Rednerliste und werde dann die Gelegenheit benutzen.

**Branconi-Italien** macht nochmals darauf aufmerksam, dass die Sache allzu wichtig sei, um die Redezeit zu beschränken. Sollten die Seeleute beschliessen, die I. T. F. zu verlassen, würde das von weittragenden Folgen sein. Aber anderseits gehöre diese Frage nicht zu dem vorliegenden Punkte, sondern könne unter d (Anträge) behandelt werden.

Der Vorsitzende lässt nunmehr über den Vorschlag, die Redezeit auf fünf Minuten zu beschränken, abstimmen; derselbe wird mit 25 gegen 4 Stimmen angenommen.

**S. van der Berg - Holland** ist nicht zufrieden mit der Neutralität des internationalen Sekretärs und der Zentralleitung. Sie ständen der Organisation, die er vertrete, nicht sympathisch gegenüber. Sie hätten sich aber auch nicht ordentlich über seine Organisation orientiert. Jochade hätte versucht, seine Organisation zum Anschluss an die neugegründete Landeszentrale der Gewerkschaften in Holland zu zwingen durch die Drohung, dass sie sonst keine Unterstützung beim Streik von der I. T. F. erhalten würde. Aber sein Verband sei Mitglied der I. T. F. und habe als solches ein Recht auf Unterstützung; er halte aber nicht mit den Prinzipien der fachvereinlichen Zentrale.

**Le Guennic - Frankreich** entschuldigt seine Organisation (Eisenbahner) wegen der unregelmässigen und unvollständigen Berichte an die Zentralleitung. Die Tagesordnung hätte erst am 17. Juli vorgelegen; sie hätten selbst noch Anträge stellen wollen, aber es sei schon zu spät dazu gewesen. Redner spricht dem internationalen Sekretär seinen Dank für den Bericht und besonders für die Statistik aus und bemerkt, dass seine Organisation in gewissem Grade im Kampfe gegen die Tendenzen der Arbeitgeber anders dastehe, als die meisten hier anwesenden. Aber das hindere die Franzosen nicht, vollständig auf dem Standpunkte einer internationalen Einigung und Zusammenarbeit zu stehen, da die internationale Organisation das beste Mittel zur Erkämpfung der Rechte der Arbeiter und zur Bekämpfung des Krieges und Militarismus sei. Die I. T. F. sei sehr wichtig für ein Zusammenarbeiten. In Zukunft würden auch bessere Berichte an die Zentralleitung erstattet werden, sodass diese auch besser über die französischen Verhältnisse orientiert sei.

**H. Orbell - England** spricht zunächst dem internationalen Sekretär den wärmsten Dank aus für die ganze Arbeit, mit der nicht nur ein solcher Jahresbericht, sondern auch die wöchentlichen Berichte verbunden seien; besonders hätten auch die englischen Organisationen Grund zum Dank. Er müsse betonen, dass die Berichte der nationalen Sekretariate regelmässig und ordentlich an den internationalen Sekretär einzusenden seien. Dann könnten sich die einzelnen Organisationen auch gegenseitig durch den internationalen Sekretär informieren. Dadurch könne viel in bezug auf die soziale Gesetzgebung geschehen, z. B. könne auf eine internationale obligatorische Unfallversicherung hingewirkt werden. Diese Frage sei besonders für die Seeleute wichtig, deren Leben und Gesundheit immer in Gefahr sei. Wenn regelmässige Berichte eingeschickt würden, könnte das internationale Sekretariat auch besser für die gemeinsamen Interessen, z. B. Verbesserung technischer Verhältnisse arbeiten. Er wisse aber, wieviel Arbeit dies koste; zuerst müsse man in eigenen Lande dafür arbeiten, dann müsse das internationale Sekretariat die Sache in die Hand nehmen.

**O'Connor - Amerika** spricht gleichfalls dem internationalen Sekretär den Dank für seine Arbeit aus. Die Frage, welche Wilson aufgeworfen habe, gehe nicht allein die Seeleute, sondern auch die Hafendarbeiter an, und darüber könne weder vom internationalen Sekretär, noch von der Zentraleitung beschlossen werden. Sollte das doch geschehen, müsse er energisch dagegen protestieren. Nur der Kongress könne seiner Meinung nach darüber bestimmen. Er stelle die Frage Wilsons, ob die Seeleute das Recht haben, eine internationale Organisation zu bilden, mit demselben Rechte wie Wilson für die Seeleute auch für die Hafendarbeiter.

**Branconi-Italien** hebt den Wunsch und das Bedürfnis der nationalen Organisationen nach gemeinsamen Verhandlungen auf internationalen Kongressen hervor. Nur sei es unangenehm, dass auf dem jetzigen Kongress weniger Vertreter seien als früher. Er hoffe, dass es in Zukunft besser werde. Jedoch müsse er betonen, dass der Abgang nicht in irgendwelchen Verhältnissen zum internationalen Sekretariat stände; dieses täte im Gegenteil alles, um die Interessen der internationalen Bewegung zu fördern. Ihm komme es nun auf zwei Punkte an. Erstens beantrage er, dass alle Berichte, um Zeitverlust auf den Kongressen zu vermeiden, zwei Monate vorher gedruckt vorliegen sollten, damit sie den Organisationen auch vor dem Kongress zu rechter Zeit bekanntgegeben werden könnten und dies nicht erst auf dem Kongress geschehe. Er greife dabei auf den Antrag Remiseg zurück, dass alle Berichte und Publikationen auch in italienischer Sprache veröffentlicht werden sollten. Daran anschliessend beantragt Redner zweitens, dass eine Resolution gefasst werden möge, wonach alle die Länder, deren Organisationen mehr als 20 000 Mitglieder der I. T. F. zählten, auch Anspruch auf Veröffentlichung der Berichte in ihrer Sprache haben sollten.

**A. W. Heykoop - Rotterdam** erklärt im Namen des „Algemeenen Nederlandschen Bond van Arbeiders in het Havenbedrijf“, dass der Vorwurf van der Bergs, des Vertreters des „Nederlandschen Scheeps- en Bootwerkersbonds“, der internationale Sekretär und der Zentralrat habe sich nicht neutral verhalten, nicht gerechtfertigt sei; diese hätten sich vielmehr sehr neutral verhalten und durchaus nicht versucht, in den Kampf zwischen den beiden Organisationen aus Anlass des Rotterdamer Streiks 1907 einzugreifen und die syndikalistische Organisation zum Anschluss an den N. V. V. (Zentralistischen allgemeinen Gewerkschaftsbund) zu zwingen. Die Verhältnisse in Holland seien nicht so gut, man habe dort zurzeit denselben Kampf zwischen syndikalistischen und zentralistischen Tendenzen wie in andern Ländern. Daher komme auch die geringe Mitgliederzahl; aber er hoffe, dass die Arbeiter sich mehr und mehr in den Organisationen (Fachvereinen) zusammenschlossen, und dass, wenn die Arbeit des Zentralrates gestützt würde, auch die Mitgliederzahl wachsen würde.

**P. V. Andersen - Dänemark** schliesst sich vollständig Wilsons Antrag an. Er schlägt eine separate Versammlung der Seeleute Englands und Dänemarks während des Kongresses vor, damit der Zentralrat wisse, was England und Dänemark wollen. Die Länder, die Seeleute repräsentierten, könnten seiner Meinung nach auch daran teilnehmen. Die Seeleute könnten keine Stütze an der I. T. F., so wie diese augenblicklich sei, haben. Wohl fielen die Interessen der Seeleute und Hafendarbeiter oft zusammen, aber die Seeleute auf der ganzen Welt müssten eine eigene Organisation haben. Diese solle durchaus keinen Gegensatz zu der I. T. F. bilden, sondern nur ein geschlossenes Glied innerhalb

derselben sein. Eine internationale Organisation der Seeleute sei notwendig, um z. B. bei einem Streik Streikbrecher fernzuhalten. Man brauche nur an den Streik 1902 in Dänemark zu erinnern, bei dem sich der Mangel einer internationalen Organisation so deutlich fühlbar gemacht habe. Die Frage sei zu wichtig, um aufgeschoben zu werden, sie müsse heute entschieden werden, und deshalb fordere er die Vertreter der Seeleute auf, jetzt zusammenzutreten und sich zu entscheiden.

**Furuseth-Amerika** will die Aufmerksamkeit auf einen Punkt lenken, der zu Missverständnissen Anlass geben könne. In dem Bericht und in den Worten des internationalen Sekretärs seien Andeutungen, als ob die I. T. F. durch die Bildung einer eigenen Organisation der Seeleute gesprengt werden solle. Das sei nicht die Absicht; nur aus praktischen Gründen müssten sich die nationalen Organisationen zu einer internationalen der Seeleute zusammenschließen, um in beständiger Verbindung zu stehen und die internationalen Interessen zu fördern.

Es sei seiner Organisation der Vorwurf gemacht worden, dass die Beiträge an die I. T. F. nicht bezahlt seien; das habe aber mit dieser Sache nichts zu tun. Er hoffe, dass es zu einer Verständigung komme. Denn wenn der Kongress der Ansicht sei, dass die Gründung einer internationalen Organisation mit den Interessen der I. T. F. im Widerspruch stehe, dann bliebe den Seeleuten nichts anderes übrig, als aus der I. T. F. auszutreten. Ebenso wie die Seeleute über ihre Lage besonders konferieren wollten, könnten es ja auch die Vertreter der anderen Organisationen tun. Die Seeleute müssten ganz einfach eine internationale Organisation haben, sodass sie z. B. gegen Vorzeigung der Mitgliedskarte ihrer nationalen Organisation überall Mitglieder einer entsprechenden Organisation im Auslande werden könnten. Sie wollten mit der I. T. F. zusammenarbeiten, aber sie wollten auch Hilfe von ihr haben, wenn sie einmal eine solche brauchten.

**Jochade-Berlin** erklärt in seinem Schlusswort, dass er sich bei seinem Bericht alle Mühe gegeben habe, um allen Wünschen gerecht zu werden. Er dankt für die ausgesprochenen Belobigungen, lehnt aber das Lob für sich allein ab, da alle Mitglieder des Zentralrats in gleicher Weise daran beteiligt seien. Was den Antrag Branconi-Italien betreffe, die Publikationen auch in italienischer Sprache zu veröffentlichen, so sei darüber nicht so schnell zu bestimmen, da das eine Finanzfrage sei. Schon die bisherigen Berichte in drei resp. fünf Sprachen kosteten viel Geld. Wenn aber die Eisenbahner auch denselben Beitrag wie die übrigen Organisationen an die I. T. F. zahlen würden, d. h. für das Mitglied 6 Pfg., so könne man näher auf die Frage eingehen. Betreffs der Anfrage von der Bergs müsse er erwidern, dass der Zentralrat nicht in die inneren Organisationsstreitigkeiten eines Landes einzugreifen das Recht habe, wenn er nicht gefragt sei. Wenn er beim Streik in Rotterdam 1907 der von van der Berg vertretenen Organisation geraten habe, sich dem N. V. V. anzuschließen, so habe er es deshalb getan, weil der N. V. V. die anerkannte Landesorganisation der holländischen Gewerkschaften sei und ein solcher Anschluss wünschenswert sei. Einen Zwang habe er nicht ausgeübt.

Mit Bezug auf den Antrag Branconi-Italien, den Bericht zwei Monate vor dem Kongress bekanntzugeben, müsse er bemerken, dass es auch die Absicht des Zentralrates gewesen sei, den Bericht mindestens einen Monat vor dem Kongress an die nationalen Organisationen einzusenden. Das sei aber unmöglich gewesen, weil die Berichte der einzelnen Organisationen nicht rechtzeitig bei ihm



eingegangen seien, trotzdem die Fragebogen rechtzeitig ausgeschickt worden sind. Wenn die Vertreter der nationalen Organisationen aber versprechen wollten, ihre Berichte regelmässig und rechtzeitig zu schicken, so würde er versuchen, den nächsten Bericht so früh fertigzustellen. Auf die weiteren Fragen betr. der Seeleute wolle er jetzt nicht weiter eingehen, da sie ja unter Punkt d näher erörtert würden.

Der Vorsitzende erklärt nunmehr, dass die Debatte erschöpft sei; zwar lägen die Anträge Branconi (Druck der Publikationen auch in italienischer Sprache) und Furuseth (Sonderkonferenz in betreff der internationalen Organisation der Seeleute) vor, aber jetzt handele es sich zunächst um Genehmigung des Berichts des internationalen Sekretärs, das andere komme später.

**Brunner-Berlin** beantragt darauf im Namen der Kontrollkommission im Verein mit Schumann-Berlin als Revisoren, dem internationalen Sekretär Decharge zu erteilen. Der Antrag wird angenommen und der Bericht des Sekretärs vom Kongress einstimmig genehmigt.

Nachdem sodann der Antrag Branconi-Italien an den Zentralrat zur näheren Erwägung verwiesen ist, erklärte der Vorsitzende mit Bezug auf den Antrag Wilson-Furuseth, dass es den Seeleuten überlassen bleibe, eine eigene Konferenz zu beliebiger Zeit zu berufen, dass aber der Kongress nicht dadurch gestört werden dürfe.

**Furuseth-Amerika** meint dagegen, dass die Seeleute sich bereits verständigt hätten, sie gedächten schon am Nachmittag desselben Tages eine besondere Sitzung abzuhalten.

Die Hafenarbeiter geben durch Zuruf zu erkennen, dass sie damit einverstanden sind.

Der Vorsitzende protestiert gegen die Abhaltung einer Spezialkonferenz am Nachmittag; es könne der Kongress nicht wegen der Seeleute und Hafenarbeiter aufgelöst werden; das geschehe aber, wenn die einzelnen Sektionen für sich Sitzungen abhalten wollten.

**Schumann-Deutschland** ist der Meinung, dass über die Abhaltung einer Spezialkonferenz gar nicht jetzt abgestimmt werden könne. Erst müsse die Tagesordnung erledigt werden; man sei vorläufig nur bis 2 b inklusive gekommen. Wenn man mit den übrigen Punkten fertig sei, könne darüber entschieden werden, ob zur Behandlung besonderer Fragen besondere Kommissionen zusammentreten sollten. Die Seeleute hätten bereits ohne Wissen des Zentralrats besondere Konferenzen abgehalten; das könne dieser sich nicht gefallen lassen. Mit vieler Mühe und grossen Opfern an Zeit und Geld sei eine internationale Organisation aufgebaut worden; diese dürfe sich nicht durch einige Querköpfe auf Abwege bringen lassen, denn dadurch würde sie wieder vernichtet. Wenn man international denke und fühle, achte man nicht der Opfer; aber so könne es nicht weitergehen. Höchstens könnte bereits nach 2 c über Spezialkonferenzen beschlossen werden. Da die Verhandlungen im Plenum stattfänden, so müsste bei eventueller Abhaltung von Sonderkonferenzen der Kongress vorläufig aufhören und könne erst wieder nach Anhörung der Beschlüsse der Sonderkonferenzen in Aktion treten. Aber das alles könne nur mit Billigung und Beteiligung der Zentralbehörde geschehen. Er stelle den Antrag, nicht abzustimmen über die Abhaltung von Sonderkonferenzen, sondern direkt nach der Tagesordnung zu gehen.

Diesem Antrag wird vom Kongress stattgegeben und durch Handaufheben der Antrag Furuseth mit 20 gegen 14 Stimmen abgelehnt. Ein Beschluss über Sonderkonferenzen wird also ausgesetzt.

Es wird nunmehr in der Tagesordnung, Punkt 2 c:

### **Die Aktionen der Unternehmerverbände**

fortgefahren. Als Referent erhält dazu das Wort

**Paul Müller-Berlin:** Bei diesem Punkte der Tagesordnung handelt es sich um einen Ergänzungsbericht zum Generalbericht des Zentralrats. Deshalb könne er zwar kurz, aber präzise gehalten sein. Die vorhergegangene Diskussion erfordere einige dringende Ergänzungen, zumal es sich ja nicht nur um die Aktionen der Unternehmerverbände gegen uns, sondern noch mehr um unsere eigenen Gegenaktionen handle. Unsere Taktik sei bestimmt durch unsere Wiener Kongressbeschlüsse und nicht nur durch diese, sondern auch durch wiederholte Kongressbeschlüsse vor Wien, auf welche Beschlüsse nur verwiesen werden braucht. Irgendwelche zwingende Gründe von unserer dort festgelegten Taktik abzuweichen, liegen nicht vor. Unsere Bestrebungen als Gewerkschafter sowohl in den einzelnen Ländern als auch auf internationalem Gebiete sind gegeben durch die ökonomischen und allgemein rechtlichen und sozialpolitischen Anforderungen der organisierten Transportarbeiterschaft. Unser Kampf nach Form und Tempo wird bestimmt einmal durch das Verhalten der koalitierten Unternehmer und deren reaktionären Hilfstruppen, dann aber hängt beides mit ab von der Stärke und Aktionsfähigkeit unserer eigenen Organisationen. Oft genug müssen wir einen Pflock zurückstecken und können den Draufgängern und Stürmern im eigenen Lager nicht folgen.

Die Unternehmer sind nicht nur zur Abwehr unserer Angriffe gerüstet, sondern sie selbst rüsten andauernd zum Angriff gegen uns. Umsomehr, als die in den verschiedensten Ländern unternommenen Versuche, uns mit Hilfe der Gesetzgebung zu vergewaltigen, misslungen sind und nunmehr das koalierte Unternehmertum ernsthaft versucht, uns im ökonomischen Kampfe niederzuschlagen. Und wir machen auch die Erfahrung, dass die Unternehmer ernsthaft daran sind, diesen Kampf gegen uns immer planmässiger und intensiver zu gestalten.

Wir haben die Pflicht, die Aktionen der Unternehmer ständig zu beobachten und ihre Ziele, Methoden und Mittel eingehend zu studieren. Haben bisher die Unternehmer von uns gelernt, dürfen wir nicht anstehen, heute von ihnen zu lernen. Selbstverständlich immer nur als Mittel zum Zweck, ohne Preisgabe unserer Ziele und Aufgaben in Gegenwart und Zukunft. Bei der Grösse unserer Aufgaben und dem Ernst unseres Kampfes wollen und dürfen wir uns nicht verhehlen, dass wir uns bei aller Energie und Kampfesfreudigkeit doch einer gewissen Vorsicht befleißigen müssen. Wir müssen unsere Rüstung in bezug auf ihre Stärke und Widerstandsfähigkeit immer und immer wieder gewissenhaft nachprüfen und nach neuen Mitteln einer klugen Taktik forschen. Deshalb sind unsere gegenseitigen Aussprachen unerlässlich, das ist ihr eigentlicher Zweck.

Wir folgen da nur einem Beispiel der Unternehmerkoalitionen, nur mit dem wesentlichen Unterschiede, dass jene ihre Verhandlungen hinter verschlossenen Türen geheim abhalten, wohingegen wir vor aller Oeffentlichkeit unsere Lebensfragen beraten. Und doch sind wir über den Stand der Dinge im Unternehmerlager ziemlich genau unterrichtet. Von 1906—1909 haben die Unternehmer ständig gerüstet. Besonders haben sie die Krisenjahre benutzt, um gegen

uns zu rüsten, d. h. ihre Koalitionen für die mit der aufsteigenden Konjunktur aufkommenden wirtschaftlichen Kämpfe hinreichend zu stärken. Sie begnügen sich nicht etwa mit der einfachen Rüstung in Unternehmerverbänden, sie schreiten darüber hinaus und gründen Trusts, Ringe, Kartelle, auf lokaler, nationaler und internationaler Grundlage. Fast in allen Ländern gleich nach der Form der erstrebten Ziele, der befolgten Taktik und den im Kampfe anzuwendenden Mitteln.

In der Zusammenfassung ihrer Kräfte in den Unternehmerkoalitionen beschränken sie sich keineswegs auf abgeschlossene Berufe, sondern sie sind zu beruflich gemischten Verbänden, namentlich im Transportgewerbe zu Wasser und zu Lande übergegangen. Dazu bieten die Eigenarten des Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbes zu Wasser und zu Lande die hinreichenden Möglichkeiten, sowohl national wie international. Gewiss spielen den Unternehmerkoalitionen bei der Durchführung ihrer Kämpfe gegen die Arbeiterschaft die divergierenden Sonderinteressen und der Konkurrenzkampf oft einen üblen Streich, aber im allgemeinen muss man doch zugeben, dass die Unternehmerkoalitionen mit Erfolg bestrebt sind, auch ihre Mitglieder zur Solidarität, d. h. in diesem Falle zur Unterordnung zu erziehen.

Sehr ernst und beachtenswert ist auch das Bestreben der Unternehmerkoalitionen, eine Interessen- und Kampfgemeinschaft mit dem Vorspann des heutigen Klassenstaates herbeizuführen. Sie versuchen die Regierungen bezw. die einzelnen Ressortminister durch alle möglichen Liebedienste, die Behörden durch eine schikanöse Anwendung des Rechts, die Gerichte durch eine einseitige parteiische Auslegung des geltenden Rechts in ihre Dienste zu zwingen und vor ihren Karren zu spannen. Sie missbrauchen sogar die Presse und Kirche in Wahrung ihrer kapitalistischen Interessen; die Irreführung und Massenverstimmung als deren vornehmste Aufgabe betrachtend. Und im offenen Kampf macht der Vater Staat als Arbeitgeber mit den Privatunternehmern gegen die Arbeiter gemeinsame Sache. Hierfür lassen sich Beispiele aus allen Berufen anführen. Wo Staat und koalitiertes Unternehmertum gemeinsam gegen die Arbeiter auftreten, weist ihr Bestreben reaktionäre Tendenzen auf, sind ihre Ziele, die sie verfolgen, arbeiterfeindlich, folgedessen auch kulturfeindlich im höchsten Grade. Wir dagegen kämpfen für eine wahre und wirkliche Kultur als das höchste Gut einer jeden Nation und eines jeden Volkes. Das sind:

Höhere Löhne, kürzere Arbeitszeit, menschliche Behandlung, erhöhter Schutz für Leben und Gesundheit, mehr Rechte und Freiheiten auf allen Gebieten, Demokratisierung innerhalb der Betriebe.

Gegen diese Forderungen und unseren Kampf zu ihrer Durchführung richten sich die Aktionen der Unternehmerkoalitionen und Kapitalmagnaten. Insofern ist ihr Kampf ein Kampf gegen den Kulturfortschritt. Und momentan sind die Führer der Unternehmerkoalitionen besonders nervös und fieberhaft betreiben sie ihre umfassendsten Rüstungen. Für diese Erscheinung ist die Erklärung nicht schwer zu finden. 1907—1909 waren in allen Kulturländern Jahre einer schweren wirtschaftlichen Krise. Wir als organisierte Arbeiter waren gezwungen, uns selbst im Kampfe die nötigen und weitgehendsten Reserven aufzuerlegen, da die Krise die Chancen im wirtschaftlichen Kampfe erheblich beeinträchtigt. Für jeden Kenner der wirtschaftlichen Verhältnisse steht aber schon heute fest, dass die Jahre 1910/1911 Jahre einer aufsteigenden Konjunktur und 1911/1912 Jahre der Hochkonjunktur sein werden. Nicht für die Unternehmer allein, sondern auch für die wirtschaftlichen Kämpfe der Arbeiter in allen grösseren Kulturländern.

Die Arbeiter rühren sich, sie machen ihre Forderungen geltend, ihre Kampflust steigt und damit sind Kämpfe selbst unvermeidlich. Das sind die Umstände, die die Nervosität der koalitierten Unternehmer erklärlich erscheinen lassen.

Der Ausbruch der öffentlichen Kämpfe würde sich vermeiden lassen, wenn die Unternehmer, namentlich im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe, Vernunft annehmen und den Arbeitern auf ihre bescheidenen Forderungen Konzessionen machen würden. Statt dessen deuten alle Anzeichen darauf hin, dass man unternehmerseits mit der allergrössten Brutalität gegen uns vorgehen will. Auch das ist ein Grund für die eifrigen Rüstungen der Unternehmer.

Das allerbeste Beispiel dafür liefert uns die International Shipping Federation, die 1907/1908 in organisatorischer Hinsicht äusserst rührig war und 1909 ihre diesbezüglichen Pläne durchgeführt hat. Bestreben, Aufbau, Leitung und Kampfmittel dieser beruflich gemischten Unternehmerkoalition sind hinreichend bekannt. Sie ist bestrebt, mit dem übrigen am Handels- und Verkehrsgewerbe interessierten Unternehmertum im Kampfe gegen uns konform zu gehen. Auch diese Umstände mahnen uns zur Vorsicht und klugen Taktik. Das bedingt die Eigenart unserer Berufe, die Kapitalkraft unserer Gegner und die schnell vorwärts schreitende Konzentration der Betriebe.

Der Kampf des koalitierten Unternehmertums gegen uns wird begünstigt durch die Schwäche unserer eigenen Organisationen. Gestehen wir das offen ein und geloben wir uns Besserung in allen Gruppen und Ländern. Hinzu kommt die sich namentlich im Handels- Transport und Verkehrsgewerbe so unerwartet schnell vollziehende technische Revolution mit all ihren maschinellen Neuerungen, die sehr wohl geeignet sind, unsere Reservearmee zu verstärken und so einen neuen Verbündeten des Unternehmertums gegen uns förmlich zu züchten. Auf der andern Seite treten die koalitierten Unternehmer immer rücksichtsloser gegen uns auf und forcieren somit förmlich den ökonomischen Kampf, und wer den Gang der Dinge aufmerksam verfolgt, dem wird auch nicht entgangen sein, dass die Unternehmer bestrebt sind, das Kampffeld zu erweitern, um so durch grössere Kämpfe unsere Organisationen finanziell möglichst zu schwächen. Sie lassen kleine, unbedeutende Konflikte zu grossen Riesenkämpfen auswachsen und gestalten so den Lohnkampf zum wahren Klassenkampf.

Das sind so einige Merkmale für die heutige Situation; niemand kann bestreiten, dass sie sich seit Wien merklich verschärft hat. Was haben wir nun in der Abwehr zu tun, was, um uns auch im Angriff kampffähiger zu machen? Das ist die brennende Frage des Tages. Wir alle sehnen uns nach Taten statt Worten, aus den grauen Theorien heraus nach der sonnenklaren Praxis des Lebens. Ich habe heute die Aufgabe, einige knapp aber klar gefasste Thesen zu vertreten. Wir müssen fordern:

1. Straffe zentrale Einheitsorganisationen in allen Ländern. Die Zersplitterung unserer Kräfte ist vom Uebel.

2. Hohe Beiträge, um in den Besitz gefüllter Kampffonds zu kommen.

Es ist eine Utopie, zu glauben, dass wir unsere Kämpfe der nächsten Zukunft ohne Mittel führen können. Es ist reichlich vermessen, sich in unsern schweren Kämpfen nur auf den „Massenidealismus“ und auf die „Massenbegeisterung“ verlassen zu wollen. Die Widerstandskraft verlässt auch den besten Kämpfer, wenn der Magen knurrt und der Hunger quält.

3. Massenerziehung durch Wort und Schrift.

Namentlich fehlt uns in allen Ländern — mit Ausnahme von Deutschland — eine ausreichende, auf der Höhe stehende Gewerkschafts- und Fachpresse.

4. Straffe Disziplin im Kampf und Vertrauen der Massen zu ihren Führern.

Mit aller Entschiedenheit müssen wir uns gegen alle syndikalistischen Extravaganzen wenden. Sie dienen weder der Organisation, noch ihren Mitgliedern selbst.

5. Front müssen wir machen gegen jeden beruflichen oder nationalen Dünkel.

Sie sind ein Hemmschuh für eine gesunde Fortentwicklung unsrer Gesamtbewegung.

6. Einigkeit muss unser Ziel sein, ohne Rücksicht auf unterschiedliche parteipolitische und religiöse Auffassungen der einzelnen.

Wir folgen da nur einem guten Beispiel unsrer Gegner.

7. Vor, in und nach dem Kampf stets vor- und umsichtig.

Mit Brauseköpfen und Himmelsstürmern ist in einem so ernsten Kampf wie dem unsern verteufelt wenig anzufangen.

9. Hüten wir uns stets und überall davor, den Feinden irgendwelche Schwächen und Blößen zu zeigen.

Daraus schlagen unsre Gegner reichlich Kapital und ziehen für sich Nutzen daraus.

10. Jede unnütze Verzettelung unsrer Kräfte müssen wir vermeiden.

Ein abschreckendes Beispiel dafür lieferten uns 1909 die französischen Seeleute; auch die Art, wie Mr. Wilson seine Aktionspläne der Öffentlichkeit kundgetan, kann nicht gebilligt werden.

Gross und schön sind unsre Ziele, weit über die Gegenwart und nächste Zukunft hinaus. Mächtig sind unsre Feinde und hart unser Kampf. Seien wir deshalb auf der Hut, lernen wir von unsern Feinden und von uns gegenseitig. Nehmen wir davon Abstand, eine neue Resolution zu fassen, denn die Wiener Resolution genügt als Richtschnur. Aber handeln müssen wir, den Worten sollen wir die Taten auf dem Fusse folgen lassen.

(Das Referat wird um 1,10 Uhr durch eine Mittagspause unterbrochen und am Nachmittag um 3 Uhr fortgesetzt.)

#### Nachmittagssitzung am 24. August 1910. Beginn 3 Uhr.

**Ben Tillett-England** spricht zunächst den Dank der englischen Delegierten für die Uebersetzung aus. Ueber das Referat Müllers sei er sehr enttäuscht. Allerdings sei es mit vielem Schwunge vorgetragen; es mache den Eindruck, als ob Müller nur nach Effekt hasche. Aber Tatsachen über die Organisationen und Verhältnisse der Unternehmer habe Müller nicht gebracht. Wenn man auch nicht erwarten könne, dass über die Aktionen der Unternehmer in der ganzen Welt Mitteilungen gebracht würden, so hätte man doch geglaubt, dass das wenigstens mit Bezug auf Deutschland geschehen wäre. Besonders über die Verhältnisse in Hamburg hätte er gerne etwas gehört. Müller hätte etwas vorbringen müssen, was die Anwesenden nicht kannten und was deshalb von Interesse sei. Redner sei seit 25 Jahren tätig für die Interessen der Arbeiterorganisation, und er zweifle, dass Müller besser damit Bescheid wisse als er. Die Vorwürfe, die in dem Referate gegen die Engländer und Amerikaner erhoben seien, müsse er

zurückweisen. Darin sei er aber eins mit Müller, dass, wenn etwas vorgenommen werden solle, auch alle Organisationen das wissen müssten; letztere müssten rechtzeitig davon unterrichtet werden. Er habe z. B. von den letzten Vorgängen in England gar nichts erfahren. Redner klagt besonders über den Ton des Referates. Das sei der Ton eines Lehrers gewesen, der die übrigen bevormunden will; aber dafür sei hier auf dem Kongress kein Gebrauch. Es sei gut gewesen, dass Müller betont habe, dass er international sei, sonst hätte er (Redner) ihn für einen deutschen Patrioten halten müssen. Man brauche hier keinen diktatorischen Ton, keinen Kaiser, und er bedaure, dass ein solcher Ton hier angeschlagen sei.

**Westphal-England** wendet sich gleichfalls gegen Müller. Dieser gäbe selbst zu, dass die Unternehmer sich zum Kampfe rüsteten; sei es ihnen, den Arbeitern, denn zu verdenken, dass sie sich gleichfalls rüsteten? Müller sage, man müsse „in Freundschaft“ zusammenarbeiten; aber wie sei das möglich, wenn Müller im „Seemann“ die Führer Wilson und Furuseth mit Schmutz bewürfe. Drei Artikel habe Müller im „Seemann“ veröffentlicht, die den englischen Seeleuten grossen Schaden zugefügt hätten. „Die dunklen Wege“, auf die Müller anspiele, seien ganz offen gewesen. Die Versammlungen hätten auf freien Plätzen stattgefunden und Presse und Schiffsreeder seien zugegen gewesen. Auch die Abstimmungen waren öffentlich und die Seeleute in England waren vollständig damit einverstanden. Dass Wilson nach Amerika gereist sei, wäre im Interesse der Organisation geschehen, um die Heizer auf den grossen Passagierdampfern für die Organisation zu gewinnen. Das sei auch geglückt, und deren Organisation in Liverpool sei heute die beste. Die Beschuldigungen gegen die Engländer seien nicht gerechtfertigt. Die englischen Seeleute hätten sich über vieles zu beklagen. Er sei selbst zweimal als Seemann in Deutschland gewesen, um Hilfe zu suchen; das letzte Mal mit fünf deutschen organisierten Seeleuten. Aber Müller habe erklärt, dass er keine Zeit hätte. Er (Redner) ginge jetzt wieder zurück zur See, er könne sich nicht wie Müller auf seinen Sorgenstuhl zurückziehen.

In längerer Rede wendet sich **Wilson-England** entschieden gegen Müller. Er ist der Meinung, dass niemals die Einigkeit der Transportarbeiter mehr erforderlich gewesen sei als jetzt. Müller habe dazu nicht beigetragen. Dagegen habe er selbst nichts unternommen, was verurteilt werden könnte. Wenn Müller ihn so bekämpfe, so finde er den Grund nur darin, dass Müller Sozialdemokrat sei und Wilson nicht. Er stehe seit 21 Jahren im Kampfe, und ohne Müller zu nahe treten zu wollen, müsse er doch sagen, das, was Paul Müller für die Organisation getan habe, stehe in keinem Vergleich zu seinen Leistungen im Kampfe gegen die Unternehmer. Paul Müller sei nicht der Mann, Ratschläge hinsichtlich des Kampfes zu erteilen. Wilson habe versucht, den Genossen Jochade über die Verhältnisse in England aufzuklären. Jochade sei ein Gentleman in jeder Beziehung, mit ihm sei zu arbeiten. Was seine Reise nach Amerika betreffe, so sei diese im Interesse der Organisation erfolgt. Er habe in kurzer Zeit über 2000 Mitglieder gewonnen. Das konnte nicht geschehen, wenn er in Liverpool geblieben wäre. Die Seeleute warten auf den Kampf. Die Verhältnisse seien günstig, ihn zu beginnen. Was Müller geschrieben habe, lasse den Glauben aufkommen, als hätten nur geheime Konferenzen stattgefunden, die gegen die I. T. F. komplottierten. Müller hat nicht gehandelt, wie er als Gewerkschaftsführer hätte handeln müssen. Was zu geschehen habe, sei, dass die International Shipping Federation bekämpft werden müsse. Zum Kampf sei auch Geld nötig. Wenn man jedoch warten wolle, bis genügend Geld vorhanden sei, dann könne

man noch tausend Jahre warten. Eine stramme Organisation sei die Hauptsache und die Seeleute fangen an, den Wert der Organisation zu erkennen. Er betone nochmals, dass er nichts getan habe, was das Vorgehen des Genossen Müller gegen ihn veranlassen konnte.

Schluss 6 Uhr.

## Dritter Tag.

Vormittagssitzung am 25. August 1910, Beginn 9 Uhr.

Nach Eröffnung der Sitzung gibt der Vorsitzende **Schumann** bekannt, dass jetzt die genaue Präsenzliste vorliege, die in gedruckter Vorlage jedem Delegierten zur Verfügung stehe.

### Präsenz-Liste.

Nr.	Namen	Ort	Organisationen	Mitglieder		
1	J. V. O'Connor .	Buffalo . .	Int'l Longshoremen Association of America . . . . .	15000		
2	A. Furuseth . . .	San Francisco	Int'l Seamen's Union of America	15000		
3	C. Mahlman . . .	Antwerpen .	Zeemansvereiniging in Antwerp	500		
4	O. Schumann . . .	Berlin . . .	} Deutscher Transportarbeiter-Verband (Hafenarbeiter, Seeleute, Transportarbeiter, Strassenbahner und Eisenbahner) . .	} 140000		
5	L. Brunner . . .	Berlin . . .				
6	H. Rathmann . . .	Berlin . . .				
7	P. Müller . . . .	Berlin . . .				
8	H. Dreher . . . .	Berlin . . .				
9	C. Lindow . . . .	Berlin . . .				
10	J. Stelling . . . .	Lübeck . . .				
11	P. V. Andersen .	Kopenhagen			} Sømandenes Forbund i Danmark	} 1200
12	R. Jensen . . . .	Kopenhagen				
13	Chr. Jæpelt . . .	Kopenhagen			} Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark . . . . .	} 1600
14	Chr. Nielsen . . .	Kopenhagen				
15	J. Christophersen	Kopenhagen	Dansk Jernbaneforbund . . . . .	5000		
16	Ben Tillett . . .	London . . .	} Dock, Wharf, Riverside and General Workers Union of Great Britain	} 6570		
17	Harry Orbell . . .	London . . .				
18	J. H. Wilson . . .	London . . .				
19	A. Westphal . . .	London . . .	} Sailors and Firemen's Union of Great Britain . . . . .	} 5000		
20	C. Damm . . . . .	Cardiff . . .				
21	Bonnet . . . . .	Paris . . . .	} Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer de France	} 85000		
22	Lé Guennic . . .	Paris . . . .				
23	A. Sivenius . . .	Lahti . . . .	Union of Harborworkers in Finland . . . . .	2500		
24	S. v. d. Berg . . .	Rotterdam .	Nederlandsche Scheeps- en Bootwerkersbond . . . . .	700		

Nr.	Namen	Ort	Organisationen	Mitglieder
25	<b>J. Ronner</b> . . . .	Amsterdam .	} Algemeene Nederlandsche Zeemansbond . . . . .	1200
26	<b>Th. A. Markmann</b>	Amsterdam .		
27	<b>J. Oudegeest</b> . .	Amsterdam .	Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel .	2800
28	<b>A. W. Heykoop</b> .	Rotterdam .	Nederlandsche Bond van Arbeiders in het Handels- en Transportbedryf . . . . .	600
29	<b>E. Branconi</b> . . .	Milano . . .	Sindacato Ferrovieri Italiani . .	30000
30	<b>G. Gulbrandsen</b>	Kristiania .	Matros- og Fyrbøter-Union i Norge	1970
31	<b>P. Andersen</b> . . .	Kristiania .	Norsk Havne- og Transportarbeider-Forbund . . . . .	1200
32	<b>J. Tomschik</b> . . .	Wien . . . .	} Rechtsschutz- u. Gewerkschaftsverein der Eisenbahner in Oesterreich . . . . .	60000
33	<b>R. Müller</b> . . . .	Wien . . . .		
34	<b>W. Brodezyky</b> . .	Prag . . . .		
35	<b>A. Forstner</b> . . . .	Wien . . . .	} Transportarbeiterverband in Oesterreich . . . . . (u. Seeleute inkl. Fiume Ungarn)	8070 2000
36	<b>F. Schwerzel</b> . . .	Wien . . . .		
37	<b>M. Remisceg</b> . . .	Triest . . . .		
38	<b>A. Morén</b> . . . . .	Stockholm .	} Svenska Järnvägsmannaförbund .	21000
39	<b>C. Winberg</b> . . . .	Stockholm .		
40	<b>N. Adler</b> . . . . .	Stockholm .		
41	<b>C. Anderson</b> . . .	Stockholm .		
42	<b>Ch. Lindley</b> . . . .	Stockholm .		
43	<b>J. E. Käll</b> . . . . .	Stockholm .	} Svenska Transportarbetareförbund	7000
44	<b>W. Palmkvist</b> . . .	Stockholm .		
<b>Zentralrat der I. T. F.:</b>				413910
45	<b>J. Døring</b> . . . . .	Berlin . . . .		
46	<b>H. Jochade</b> . . . .	Berlin . . . .		
<b>Gäste:</b>				
1	<b>A. W. Heykoop</b> . .	Rotterdam .	Algemeene Nederlandsche Bond van Arbeiders en Arbeiders in het Havenbedrijf . . . . .	350
			Bond van Machinisten en Stokers in Nederland . . . . .	600
2	<b>J. Brautigam</b> . . .	Rotterdam .	Rotterdamsche Zeemans-Vereeniging „Volharding“ . . . . .	400
3	<b>D. Tucovic</b> . . . .	Belgrad . . .	Transportarbeiterverband in Serbien . . . . .	400
4	<b>J. Jalo</b> . . . . .	Helsingfors .	Eisenbahnerverband in Finnland	1800
5	<b>C. Hansen</b> . . . . .	Kopenhagen	Frihavnsarbejdernes Afdeling . .	350



Nr.	Namen	Ort	Organisationen	Mitglieder
6	H. Olsen . . . . .	Kopenhagen	Havnearbejdernes Forbund . . .	600
7	A. P. Wiberg . . . . .	Stockholm .	Svenska Järnvägsmannaförbund .	—
8	R. J. Bell . . . . .	Glasgow . .	Sailors and Firemen's Union of Great Britain . . . . .	—
9	E. Lindberg . . . . .	Kopenhagen	Sømændenes Forbund i Danmark	—
10	C. Svendsen . . . . .	Kopenhagen		
11	W. Weber . . . . .	Kopenhagen		
12	A. H. Kammpp . . . . .	Aalborg . .	Sø-Fyrbødernes Forbund i Dan- mark . . . . .	—
13	A. E. Hansen . . . . .	Odense . .		
14	H. Damm . . . . .	Kopenhagen	Arbeiter Union schweizer. Trans- port-Anstalten (Eisenbahnarb.)	11000
15	J. Albisser . . . . .	Luzern . . .		
16	Weber . . . . .	St. Gallen .		
17	Olaf L. Barstad . . . . .	Stavanger .	Norsk Sjømands-Forbund . . . . .	—
18	H. L. Olsen . . . . .	Kristiania .	Norsk Sjømands-Forbund . . . . .	—

429410

Die heutige Vormittagssitzung wurde noch fast ganz durch die Debatte über das Referat Paul Müllers ausgefüllt. Vorgesehen wurde für den Nachmittag eine Konferenz der Seeleute, deren Notwendigkeit sich aus der bisherigen Diskussion ergeben hat. Auch die Vertreter der Hafearbeiter entschlossen sich zur Abhaltung einer Konferenz. Zur ersteren wurde seitens des Zentralrats Jochade und Brunner, zur letzteren Döring delegiert.

Hierauf wurde in der Diskussion über das Referat Paul Müllers fortgefahren.

Erster Diskussionsredner war

**Furuseh-Nordamerika.** Er schloss sich den gestrigen Ausführungen Wilsons vollständig an. Auch er hielt die Zeit und die Situation für die Aufnahme des Kampfes mit der International Shipping Federation, dem Reederverbände, für durchaus günstig. Jedenfalls müssten die Seeleute jetzt mit Forderungen vorgehen. Lassen sich die Reeder auf Konzessionen ein, dann gut; andernfalls sei der Kampf unumgänglich. Nun frage es sich, wie sich die Seeleute der andern Länder verhalten sollten; ob sie gleichzeitig den Kampf aufnehmen oder nur ihre englischen Kollegen unterstützen und für Fernhaltung von Streikbrechern sorgen müssten. Diese letzte Forderung müsse unter allen Umständen durchgeführt werden. Er bedauere das Verhalten des Kollegen Paul Müller, der die Interessen der englischen Seeleute geschädigt habe.

**Le Guennic - Frankreich** erkennt an, dass sich nur mit straffen Organisationen der wirtschaftliche Kampf führen lasse. Gewiss täten in andern Ländern die Regierungen und Unternehmer alles, um die Organisation der Arbeiter auf gesetzlichem Wege zu bekämpfen. In Frankreich aber hätten diese Mächte einen andern Weg gewählt: sie suchten durch Arbeiterfreundlichkeit die Arbeiter einzufangen und so die Organisation zu lähmen. Obligatorische Schiedsgerichte schaden nur den Arbeitern und erschweren den Kampf. Vor allem müsse der Parlamentarismus richtig bewertet werden; er habe nur die Aufgabe, das zu sanktionieren, was die Gewerkschaften vorher erkämpft hätten.

Der Redner schlägt folgende Resolution vor:

„Um einerseits die Einigkeit der Organisation und die Aktivität der Transportarbeiter der ganzen Welt zu erhalten, um andererseits mehr Elastizität und mehr Kraft den speziellen Kämpfen der Seeleute zu verleihen;

in Anbetracht dessen, das, was den Seeleuten in ihrer Emanzipation fördernd sein kann, auch den andern Kategorien der Arbeiter nützlich sein kann;

beschliesst der Kongress, dass das Zentralkomitee der I. T. F. aus je einem Sekretär für eine jede Berufsgruppe bestehen soll, dessen Pflicht ist, die internationalen Bestrebungen der Proletarier zu zentralisieren und sie mit der allgemeinen Aktion der I. T. F. in Einklang zu bringen;

dass demgemäss der internationale Sekretär die Hilfe von Hilfssekretären für eine jede Berufsgruppe der zur I. T. F. gehörenden Arbeiter haben soll.“

Der **Vorsitzende** erklärt, einen solchen Antrag nicht zur Diskussion zulassen zu können, da wir dann an eine Aenderung des Statuts herangehen müssten. Das würde im Rahmen der vom Kongress angenommenen Tagesordnung zu weit gehen.

**Bonnet-Frankreich** bedauert den Konflikt zwischen Müller und Wilson, der leider geeignet sei, die Interessen der international organisierten Transportarbeiter zu schädigen. Die politischen Aktionen der sozialistischen Partei Frankreichs hätten bisher leider nicht immer den Anforderungen entsprochen, die vom Standpunkte des organisierten Arbeiters aus zu stellen seien; aber das sei kein Anlass, den Parlamentarismus überhaupt zu verwerfen. Die Versuche zur Dezentralisation, die auf diesem Kongress sich bemerkbar gemacht hätten, müssten entschieden bekämpft werden, denn auf diesem Wege sei kein Fortschritt zu erwarten.

**Jaepelt-Dänemark** bedauert gleichfalls das Vorgehen Müllers, aber weder Müller noch Wilson seien allein massgebend. Es liege kein Grund vor, den Seeleuten die Abhaltung einer Sonderkonferenz zu verwehren, auf der sie ihre besonderen Angelegenheiten beraten könnten. Würden die Wünsche der Seeleute nicht erfüllt, dann bliebe ihnen kein anderer Ausweg als der Austritt aus der I. T. F.

Ein Schlussantrag beendete die Diskussion.

Der Referent **Paul Müller** verzichtet auf das Schlusswort, da die Diskussion sich nur in Angriffen gegen ihn selbst bewegt habe. Im „Seemann“ werde er als dessen Redakteur die Angriffe zurückweisen, weil die Artikel im „Seemann“ den Anstoss zu der persönlichen Debatte gegeben hätten. In die Aktionen der englischen Seeleute sich einzumischen, habe ihm ferngelegen; aber hier handelte es sich um Aktionen, die nicht auf England beschränkt bleiben können. Von einem Weltstreik war die Rede, und dazu hätte er die Pflicht gehabt, sich zu äussern; um so mehr, als Wilson auch nicht den geringsten Versuch einer Verständigung gemacht habe.

Eine von **Ben Tillett** an den Vorsitzenden gerichtete Anfrage, ob der Zentralrat der I. T. F. wie gegen Wilson so auch gegen Müller vorgehen würde, wenn dieser Schritte gegen die Interessen der internationalen Organisation unternehmen würde, beantwortete

**Schumann**: Der Zentralrat habe keine Veranlassung, sich in persönliche Streitigkeiten einzumischen; sobald aber von irgendeiner Seite, ganz gleich von welcher, ein Schritt gegen die Interessen der I. T. F. getan würde, werde der Zentralrat mit aller Entschiedenheit eintreten.

Es folgt nunmehr das Referat Dörings (2 d):

## Die Form der Landesorganisationen.

Einleitend bemerkt der Referent **Döring-Berlin**, dass er sich infolge der sich an das Referat P. Müllers anschliessenden Auseinandersetzungen in einer recht eigenartigen Lage befände. Wilson lehne es ab, von uns Vorschläge entgegenzunehmen und Tillett habe sogar von Schulmeisterei gesprochen. Das zeuge von recht wenig Verständnis für die Aufgaben des Kongresses. Wenn der Kongress zu irgendeiner alle Organisationen interessierenden Frage Stellung nehmen will oder muss und dazu einen Referenten bestellt, dann ist dieser verpflichtet, **Leit- und Grundsätze** aufzustellen, ohne diese würde er seine Aufgabe nur halb erfüllen. Das ist durchaus keine Schulmeisterei, sondern die einzig richtige Methode, überhaupt eine Frage ordnungsmässig und fruchtbringend zu erledigen. Schliesslich komme man doch nicht nur zusammen, um zu **reden**, sondern man wolle doch etwas **schaffen**. Dass aber durchgängig alle Referate von **deutschen** Delegierten übernommen wurden, liegt nicht etwa daran, dass die Deutschen das Bestreben hatten, die Organisationen anderer Länder alle über den deutschen Leisten zu ziehen, als vielmehr daran, dass sich von den ausserdeutschen Organisationsvertretern in den meisten Fällen niemand zur Uebernahme eines Referats verstehen wollte. Die Gründe wollen wir hier nicht untersuchen, vielleicht sind sie in dem grösseren Ernst zu suchen, mit welchem gerade die Deutschen an die Organisationsfrage herantreten.

Kameraden! Die Frage „**Wie sollen wir uns widerstandsfähige Organisationen schaffen?**“ beschäftigte uns auf unsern Kongressen wiederholt. In Amsterdam, in Mailand und auch in Wien haben wir uns damit beschäftigt. Trotzdem ist eine Aenderung der alten Zustände fast nirgends zu konstatieren. Die Organisationsbestrebungen der Arbeitgeber, das solidarische Vorgehen gegen unsre Organisationen und unsre eigenen Misserfolge sollten eigentlich jeden Organisationsleiter zwingen, sich mit der Frage zu beschäftigen, ob unser Widerstand und unsre Aktionsfähigkeit nicht durch die Schaffung grosser, zentraler Landesorganisationen gebessert werden könne. Trotz aller Anregungen von innen und aussen bleibt aber alles beim alten, sodass die ungenügenden Organisationsverhältnisse sich geradezu zu einer **internationalen Gefahr für das Transportarbeitergewerbe auszuwachsen beginnen**. Selbstverständlich müssen sich die Einrichtungen in einer Organisation den Verhältnissen des betreffenden Landes anpassen, ein Schematisieren wäre da verfehlt. Aber die Einrichtungen sind meistens leider unzureichend. In manchen Ländern hängt man noch an dem Wahn, dass die Organisationen im Transportgewerbe möglichst nach Berufen gegliedert, also möglichst klein sein müssten, weil sie dann beweglicher und aktionsfähiger seien; ausserdem müsse jede Gruppe vollständige Autonomie besitzen. Charakteristisch für diese Auffassung ist **Frankreich** mit seinem Syndikatswesen oder vielmehr -unwesen. In Frankreich gab es 1904 z. B. bei den Hafentarbeitern 23 Syndikate, die sich auf 17 Städte verteilten. Nach den letzten Aufstellungen gibt es für das Transportgewerbe in Frankreich neun Federationen mit 434 Sektionen. Für das **Transportgewerbe** gibt es einen „Verband der Transportarbeiter“ mit 19 Sektionen und 5000 Mitgliedern, einen „Verband der Arbeiter im Transportgewerbe“ mit 19 Sektionen und 1000 Mitgliedern und einen „Verband der Kutscher“ mit 23 Sektionen und 1510 Mitgliedern. Der Verband der **Hafentarbeiter** besteht aus 60 Sektionen mit 4650 Mitgliedern; der Verband der **Seeleute** aus 16 Sektionen mit 4000 Mitgliedern. Ausserdem ist noch eine sehr grosse Anzahl von Berufsgruppen, die zu uns gehören, in kleinen Syndikaten ohne nennenswerte Mitgliederbestände

„organisiert“. Das ist doch ein geradezu unerhörter Zustand. Aber so wie in Frankreich, wenn auch nicht gar so schlimm — sieht es in andern Ländern, die für die internationale Arbeiterbewegung in erster Linie sehr in Betracht kommen, auch aus. In **Holland, Belgien** und sogar in **England**, dem Mutterlande der Gewerkschaften, stossen wir auf dieselben oder auf ähnliche Erscheinungen. So sind u. a. die Transportarbeiter und auch die Hafentarbeiter in mehreren Organisationen zum Teil lokaler Natur organisiert oder besser gesagt, zersplittert. Sie vegetieren — denn von leben kann man da trotz des grössten Wohlwollens nicht gut reden — so nebeneinander, ohne Fühlung, oft ohne dass sie Kenntnis vom Dasein der andern haben, und freuen sich ihrer „Freiheit“. Dass sie nur ein **Scheidasein** führen, von dem einzig die Unternehmer profitieren, fällt ihnen gar nicht im Traume ein. So glaubt jede Gruppe sich von der andern möglichst getrennt halten und sein Organisationsnischen für sich haben zu müssen. Sie sind oft instinktiv Feinde jeder Zentralisation und daher die schlimmsten Widersacher einer vernünftigen Gewerkschaftspolitik.

Am besten ist die zentrale Organisationsform eigentlich durchgeführt bei den **Eisenbahnern** und den **Seeleuten**, obgleich wir auch hier, soweit die Eisenbahner in Frage kommen, in fast allen Ländern mehrere Organisationen neben einander vorfinden. Am meisten ausgeprägt finden wir die Zersplitterung in **Australien, Amerika, Belgien, England** und auch in **Deutschland**. Es ist hierbei jedoch zu beachten, dass es bei dieser Gruppe nicht so sehr der Hang zur Eigenbrödelei ist, der eine Zusammenfassung zu einer grossen Organisation nicht gestattet. In den meisten Ländern besitzen die Eisenbahner das Koalitionsrecht nicht oder aber nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen. So finden wir in einigen Ländern die gesetzlichen Vorschriften, dass sich die Eisenbahner nur in Berufsvereinen organisieren dürfen und bei einem Inverbindungtreten dieser Berufsvereine unter sich sofortige Auflösung der Organisationen durch die Regierung erfolgen kann. Diesen gesetzlichen Ungesetzlichkeiten können sich die Eisenbahner nur selten entziehen, und so werden alle ihre Bestrebungen, eine einheitliche Organisation zu schaffen, an dem starren Buchstaben des Gesetzes zu schanden. Daneben bilden die **konfessionellen Streitigkeiten** gerade in den Kreisen der Eisenbahner eine nicht unbedeutende Rolle, wenigstens eine weit grössere, als in allen andern Berufsgruppen. Bei uns in Deutschland kommen noch die **politischen** Hader hinzu, die auch in andern Ländern zweifellos eine Rolle spielen, so dass man wohl mit Recht sagen kann, dass es nicht so sehr der eigene Wille ist, als andre Machtfaktoren, welche die Eisenbahner am Zusammengehen hindern. Durch diese Zersplitterung der Kräfte wird durchweg dann eine erfolgreiche, nachhaltige Bekämpfung der Unternehmer und ihrer Organisationen zur Unmöglichkeit. Eifersüchteleien unter den Organisationsleitern und die ungenügenden Finanzverhältnisse — die Folge meist nicht genügend hoher Beiträge — schliessen in der Regel jedes energische und **erfolgreiche** Vorgehen gegen die Unternehmer aus, oder wo es trotz aller Schwierigkeiten einmal gelingt, dem Unternehmer Zugeständnisse abzutrotzen, da gehen die Früchte des gemeinschaftlichen Vorgehens in der Regel bald wieder verloren. Das beste Beispiel geben uns da wieder die Kameraden in Frankreich. Dort haben sich die Hafentarbeiter, besonders in Marseille, wiederholt mit Erfolg eine Erhöhung des Lohnes erkämpft, aber ebenso schnell ging der Erfolg wieder verloren. Aehnlich ist es den Hafentarbeitern in Holland und andern Ländern ergangen, weil keine Organisation vorhanden war, die die Errungenschaften genügend schützen konnte. Es ist aber

doch sicher kein erhebendes Gefühl, wenn man immer und immer wieder um dieselbe Stellung kämpfen muss und wenn man die eroberte Stellung immer wieder zum Teufel gehen sieht. Gewiss, die Hafenarbeiter aller Länder — auch die deutschen — neigen der Eigenart ihres Berufes zufolge der direkten Aktion zu, aber ebenso sicher ist, dass die Zeiten, wo sie den Unternehmern durch plötzliche Arbeitseinstellungen Zugeständnisse abzwängen konnten, vorüber sind. Der Rückschlag folgt nach einer Ueberrumpelung immer totsicher, weil die Unternehmer in ihrer Organisation eine Waffe haben, die wir nicht in dem Masse besitzen oder glauben nicht nötig zu haben und die daher von unsern eigenen Kollegen recht **oft unterschätzt** wird.

Aber ganz abgesehen von der geringen Aktionsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit im Kampfe gegen das Unternehmertum verhindert diese Zersplitterung noch in anderer Weise die Ausbreitung und Vertiefung der Organisationen. Hand in Hand mit der Zersplitterung geht nämlich auch die **gegenseitige Konkurrenz**. Niedrige Beiträge, unverhältnismässige Leistungen, Abtreiben der Mitglieder usw. finden wir immer im Gefolge der Organisationszersplitterung. Durch die gegenseitige Bekämpfung, Grenzstreitigkeiten usw. wird die Tätigkeit der Organisationsleiter derartig in Anspruch genommen, dass sie für andre Arbeit kaum noch Zeit finden. Aber selbst wenn sie noch Zeit und Gelegenheit finden, die wirtschaftlichen Verhältnisse zu studieren und zu beobachten, lässt die **finanzielle Impotenz**, die wir infolge der niedrigen Beiträge überall finden, ein tatkräftiges Vorgehen gegen die Unternehmer gar nicht zu. Solche Organisationen sind also, bis auf die gegenseitige Bekämpfung, von vornherein zur Tatenlosigkeit verurteilt. Die Werbekraft grosser, leistungsfähiger Organisationen geht ihnen vollkommen ab und sie fristen eigentlich nur ein Scheindasein, von dem niemand in der Organisation befriedigt sein kann.

Es liegt mir vollständig fern, ihnen zu empfehlen, überall Organisationen nach deutschem Muster zu bilden; vielleicht lässt sich das in allen Ländern infolge der Gesetzgebung usw. gar nicht einmal durchführen. Aber ein **engerer Zusammenschluss** aller Berufsverbände innerhalb eines Landes lässt sich überall durchführen und muss deswegen überall angestrebt werden. Noch notwendiger aber ist **eine durchgreifende Erhöhung der regelmässigen Verbandsbeiträge**. Lassen Sie sich dabei nicht von der irrigen Ansicht leiten, dass dadurch die Mitglieder zum Austritt veranlasst würden. Diese Ansicht ist **grundfalsch**. Dafür sind die Verhältnisse in den deutschen Organisationen das treffendste Beispiel. Der **Deutsche Hafenarbeiterverband** hatte beispielsweise 1896 (vor dem grossen Streik) einen Beitrag von **30 Pfg. monatlich** bei einem Mitgliederbestand von 2500; heute haben wir einen Beitrag von **60 Pfg. wöchentlich** und einen Mitgliederbestand von **27 000**. Sie sehen also, dass gleichlaufend mit der Erhöhung der Beiträge **eine Steigerung** der Mitgliederzahl — nicht eine Verminderung — eingetreten ist. Dieselbe Erfahrung haben alle deutschen Gewerkschaften gemacht. Daneben sind allerdings die Gegenleistungen bedeutend in die Höhe gegangen. Die **Unterstützungseinrichtungen** aller Art, die heute noch von Anarchisten und radikalen Sozialisten bekämpft werden, die angeblich nur dazu geeignet sind, die Arbeiterbewegung in den Sumpf zu führen, haben wir tüchtig ausgebaut, und sie haben uns, besonders in den schrecklichen Krisenjahren, grosse, unschätzbare Dienste geleistet. Trotzdem ich auch auf diesem Kongress Gegner dieser Einrichtung weiss, empfehle ich die obligatorische Einführung derselben auf das wärmste.

Kameraden! Jetzt habe ich noch einen Punkt zu erörtern, der wohl die meisten Widersprüche auslösen dürfte. In mehreren Ländern sind nämlich die gewerkschaftlichen Organisationen den politischen angegliedert, zum Teil sogar untergeordnet. Das halte ich für total falsch! Dadurch wird nicht nur die Bewegungsfreiheit der Gewerkschaft gehemmt, sondern auch ihre Entwicklungsmöglichkeit. **Die politische und konfessionelle Neutralität ist Lebensbedingung für die Gewerkschaft, für ihre Aktionsfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeit.** Eine Gewerkschaft, die den Kampf gegen das Unternehmertum ernsthaft und mit Erfolg führen will, die es sich zur Aufgabe macht, die ökonomische Lage der Arbeiter zu bessern, ist gezwungen, **alle** Arbeiter des betreffenden Berufs in sich zu vereinigen, und zwar ohne Unterschied der Konfession und politischen Anschauungen. Es ist schlimm genug, dass die Gegner sich bemühen, den konfessionellen und politischen Hader in die Reihen der Arbeiter hineinzutragen; wir sollten uns dieser Zersplitterungsarbeit enthalten. Warum gründen denn die Pfaffen die konfessionellen Gewerkschaften? Etwa nur, um ihrem Gott zu dienen? Nein, sicher nicht! Es liegt ihnen nur daran, die Macht und den Einfluss des Proletariats zu brechen, die ihnen gefährlich werden könnte, ihnen und den Kapitalisten, in deren Sold sie stehen und für die sie arbeiten. Wenn es gilt, den Unternehmern bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen abzuringen, muss es uns gleich sein, ob der sich an dem Kampf beteiligende Arbeiter Katholik, Jude, Mohammedaner oder Buddhist ist, ob er sozialistisch denkt oder politisch indifferent ist. Sehen Sie sich einmal in den Ländern, in denen die Gewerkschaften ein Anhängsel der politischen Parteien sind, um und Sie werden in allen diesen Ländern nur ein mässig entwickeltes, wenig kraftvolles gewerkschaftliches Leben finden. Dagegen finden Sie dort überall schwere Kämpfe zwischen den verschiedenen Organisationsrichtungen, durch die sich die Arbeiter, die ein gemeinsames Interesse fest verbinden sollte, **gegenseitig zerfleischen und aufreiben, zum Vorteil der Unternehmer.**

Damit will ich allerdings nicht gesagt haben, dass der Arbeiter politisch oder konfessionell **indifferent** bleiben soll, oder dass die Gewerkschaften nicht für politische oder konfessionelle Aufklärung sorgen sollten. Ich will damit nur sagen, dass eine Gewerkschaft weder ein politisches noch ein konfessionelles Programm auf ihre Fahne schreiben darf, weil sie sonst von vornherein alle andersdenkenden Arbeiter von der Mitarbeit ausschliessen müsste. Als Mitglied der sozialdemokratischen Partei habe ich ein Interesse an der kraftvollen Entwicklung derselben, und agitiere daher nach Kräften für dieselbe; aber die Aufnahme eines Indifferenten in die Gewerkschaft mache ich nie abhängig von seiner Mitgliedschaft zur sozialdemokratischen Partei.

Am Schlusse meiner Ausführungen fasse ich meine Vorschläge nochmals kurz zusammen in folgende Thesen: **1. Politische und konfessionelle Neutralität der Gewerkschaften; 2. Straffe zentrale Organisationsform; 3. Möglichst hohe Beiträge; 4. Ausbau der Unterstützungseinrichtungen.** Es ist nicht meine Absicht, die Idee eines Weltstreiks der Seeleute, wie sie von den Vertretern der englischen Seeleute propagiert wird, hier zum Gegenstand meiner Erörterungen zu machen. Aber sie ist geradezu ein durchschlagender Beweis für die Richtigkeit meiner Leitsätze. Wilson verlangte, dass bei einem Streik der Seeleute die Schiffe der der Shipping Federation angehörenden Reeder in allen Häfen festgelegt, d. h. weder entläscht noch beladen werden. Der Gedanke ist ja grossartig und bezaubernd, aber wie soll er durchgeführt werden ohne grosse zentrale Landes-

organisationen? Und vor allen Dingen ohne **starke Widerstandsfonds?** Reden lässt sich über eine solche Idee schön, **aber zur Durchführung sind grosse, mächtige Organisationen und gut gefüllte Kassen nötig, und deshalb bitte ich Sie, für die Verwirklichung meiner Leitsätze in allen Ländern mit aller Macht einzutreten.**

Mit diesem Referat schloss die Vormittagssitzung. Nachmittags sollen die Konferenzen der Seeleute und Hafenarbeiter stattfinden.

**Nachmittagssitzung am 25. August 1910, Beginn 3 Uhr.**

### **Konferenz der Seeleute.**

Die Konferenz der Vertreter der Seeleute wurde im Auftrage des Zentralrats der I. T. F. von **Jochade** eröffnet und von diesem geleitet. Er wandte sich mit dem Ersuchen an die Vertreter, die persönliche Voreingenommenheit, wie sie in den letzten Tagen hervorgetreten sei, beiseite zu lassen, und dafür in ruhiger und sachlicher Weise die verschiedenen Fragen zu diskutieren. Diese liessen sich wohl in der Frage zusammenfassen: „Welche Mittel können wir anwenden, um die wirtschaftliche Lage der Seeleute zu verbessern, die Organisationen zu stärken, und die Fluktuation in diesen zu verhindern?“ Er glaube hiermit den Kern der Sache getroffen zu haben und ersuche nun die Vertreter, ihre Vorschläge zu machen.

**Wilson-England** erklärte, dass es sich offenbar bei den Auseinandersetzungen zwischen ihm und Müller um Missverständnisse handle. Ob die Schuld daran an Müller oder an ihm liege, sei schwer zu sagen. Jedenfalls aber hätten sie beide das Bestreben, dem Wohle der Seeleute zu dienen. Wilson erläuterte sodann seine Vorschläge zur internationalen Organisation der Seeleute. Er wiederholte, dass es sich nicht um Gründung einer Federation, sondern darum handle, die Organisationen der einzelnen Länder in engere Verbindung zu bringen. Eine Regelung der Beiträge und Eintrittsgelder sei notwendig und könne so herbeigeführt werden.

Die folgenden Redner erkannten alle die Schwierigkeiten an, die in der Agitation unter den Seeleuten bestehen, und wünschten, dass eine Verständigung unter den Organisationen herbeigeführt werde.

**Müller** glaubt, dass diese Verständigung wohl möglich sei, wenn es sich um nichts anderes handle, was Wilson jetzt genau umschrieben habe. In dieser Frage seien auf der Konferenz der Seeleute in Wien 1908 bestimmte Beschlüsse gefasst worden, leider habe Wilson an der Konferenz nicht teilgenommen. Die Durchführung der Beschlüsse unterblieb aus Gründen, die hier nicht erörtert werden sollen.

Müller machte dann folgende Vorschläge: Der Zentralrat soll unter Hinzuziehung von vier Vertretern der Seeleute der angeschlossenen Organisationen beraten, wie die in der Agitation bestehenden Schwierigkeiten beseitigt werden und die Beschlüsse der Wiener Konferenz durchgeführt werden können. Die Vorbereitungen sollen bis 1. April 1911 getroffen werden.

Zu regeln sei zunächst:

die Uebertrittsfrage,

die Einführung einer Legitimationskarte für die Mitglieder der der I. T. F. angeschlossenen seemännischen Organisationen und schliesslich die Beitragsfrage.

Sobald eine Verständigung innerhalb dieser Kommission erzielt sei, soll ein Manifest herausgegeben werden.

**Wilson** schlägt vor, zur Beratung der von Müller gemachten Vorschläge und zur Beratung der weiteren Frage betr. den bevorstehenden Streik der Seeleute in England eine Kommission von fünf Mann zu wählen. Bis zur Beendigung der Arbeiten dieser Kommission soll sich die Konferenz vertagen. — Dem Vorschlage wurde zugestimmt. — Nach Wiedereröffnung der Konferenz erstattete **Paul Müller** den Bericht über die Beratungen der Kommission.

Es soll eine Legitimationskarte für die Mitglieder der der I.T.F. angeschlossenen seemannischen Organisationen eingeführt werden. Der Zentralrat der I.T.F. soll um vier Personen verstärkt werden, die nur zu dem die Seeleute besonders berührenden wichtigsten Angelegenheiten zur Beratung herangezogen werden. Die vier Vertreter sollen Mitglieder der angeschlossenen Organisationen in England, Belgien, Skandinavien und Amerika sein. In Gemeinschaft mit diesen Vertretern soll der Zentralrat einen Gegenseitigkeitsvertrag ausarbeiten und baldmöglichst den Organisationen vorlegen. Bezüglich der Aktionen gegen die Unternehmer wegen Verbesserung der Lage der Seeleute erklärt die Kommission, dass es Pflicht der Organisationen sei, Forderungen zu stellen, eventuell den Kampf aufzunehmen. Ueber Zeitpunkt und Art des Kampfes sollen heute keine Beschlüsse gefasst werden. Die Organisation der englischen Seeleute soll in dieser Frage nichts unternehmen ohne Zustimmung der I.T.F. Die Seeleute sollen nicht im Unklaren darüber gelassen werden, dass der Kampf nötig, jedenfalls unvermeidlich sein wird. Diesen Vorschlägen stimmte die Konferenz zu und beauftragte Müller, sie dem Kongress zu unterbreiten.

### Die Konferenz der Hafendarbeiter

beschäftigte sich mit den auf sie bezüglichen Anträgen an den Kongress und behandelte noch eine Anzahl wichtiger Fragen, die Döring beauftragt wurde, sie dem Kongress vorzutragen und die dazu gestellten Anträge zur Annahme zu empfehlen.

## Vierter Tag.

Vormittagssitzung am 26. August 1910. Beginn 9 Uhr.

Den Vorsitz führt **Lindley-Schweden**. Vor Eintritt in die Tagesordnung erklärt **Wilson-England**, dass gegen einen der anwesenden Gäste, den Vertreter des norwegischen Seemannsverbandes **Olaf L. Barstad-Norwegen**, Beschuldigungen erhoben worden seien, die eine Untersuchung und Klarstellung erforderten. Bewahrte sich, was über Barstad gesagt worden sei, dann dürfe er fortan an den Verhandlungen des Kongresses nicht mehr teilnehmen. Es wird auf Vorschlag Wilsons eine aus drei Delegierten bestehende Kommission gewählt, die sofort die Angelegenheit prüfen soll.

In der Diskussion über das Referat Dörings spricht zunächst **Jaepelt-Kopenhagen**. Er betont, dass die Seeleute in Dänemark zu 90 Proz. organisiert sind. Er ist dafür, dass für die Seeleute innerhalb der I.T.F. eine spezielle Kommission geschaffen werde, und dass in Zukunft an den internationalen Transportarbeiterkongressen nur Vertreter der an die I.T.F. angeschlossenen Organisationen, die ihre Beitragspflicht erfüllt haben, teilnehmen dürfen.



**S. van der Berg - Holland** sagt, dass das Referat des Kollegen Döring sehr oberflächlich gewesen sei. Er habe die Idee der Zentralisation theoretisch behandelt, aber keine Argumente dafür angeführt, dass die Zentralisation die richtige Organisationsform sei. Es wäre nötig gewesen, die Frage auch von anderen Seiten zu behandeln, und zwar in Zusammenhang mit der Entwicklung der Völker. Es sei bezeichnend, dass in den Ländern, wo die politische Gestaltung mehr dezentralistisch sei, auch die gewerkschaftlichen Organisationen den Zentralorganisationen nicht folgen. Bezeichnend sei, dass auch in Ländern mit grösserer politischer Freiheit der Gedanke der Zentralisation wenig Platz finde. Auch dieser Kongress habe der Dezentralisation Konzessionen gemacht. Nur dadurch sei noch ein praktisches Arbeiten möglich gewesen. Dass gerade die Hafendarbeiter der direkten Aktion zuneigen, liege in der Eigenart der Arbeit begründet. Diese sei besonders dafür geeignet. Die Masse der Arbeiter begreife die Theorie der Zentralisation nicht, sie folge nur in grossem Vertrauen ihren Führern.

**Müller-Oesterreich** wendet sich entschieden gegen die Ausführungen van der Berghs. Er meint, dass auf diesem Kongress syndikalistische Ideen keinen Platz finden werden. Man sollte eigentlich annehmen, dass der Zentralisationsgedanke schon zur Genüge in Rede und Schrift propagiert und richtig gewürdigt worden sei. Das sei aber, nach den Ausführungen v. d. Berghs zu urteilen, nicht der Fall. Wenn in einem Lande elf Organisationen von einem Berufe bestehen, so könne doch von keiner Aktionsfähigkeit dieser Organisationen die Rede sein. Redner bedauert, dass ihm durch die Festsetzung der Redezeit auf fünf Minuten unmöglich gemacht wird, diese äusserst wichtige Angelegenheit ausgiebiger zu behandeln.

**Markmann-Holland** spricht sich in ähnlicher Weise wie v. d. Bergh aus. In Holland sei die Durchführung der Zentralisation überhaupt nicht möglich. Es komme auch nicht auf die Form an, sondern auf den Geist, der der Organisation innewohne. Dass hohe Beiträge zur Führung des wirtschaftlichen Kampfes nötig seien, bestreite er. Der holländische Seemannsverband habe trotz seiner niedrigen Beiträge schon Vorteile erkämpft, wie sie die zentralen Organisationen nicht aufzuweisen haben.

**Oudegeest-Holland** sagt, dass Döring in seinem Referat die Verhältnisse so geschildert habe, wie sie vor zwei Jahren in Holland lagen. In den letzten beiden Jahren hätten sich aber wichtige Änderungen dort vollzogen. Es gäbe jetzt eine äusserste Rechte und eine äusserste Linke in der Gewerkschaftsbewegung in Holland, und während die Rechte zurückgehe, habe die äusserste Linke bedeutend an Einfluss gewonnen. Die Transportarbeiterorganisationen der alten Richtung (äusserste Rechte) zählen nur noch 1900 Mitglieder. In der Gewerkschaftsvereinigung der neuen, modernen Richtung sind 40 000 Mitglieder vereinigt, darunter 5000 Transportarbeiter, und wenn man davon auch die 2850 Eisenbahner abrechnet, so blieben immer noch 2150 Mitglieder, die den andern Berufen der Transportgewerbe angehören. Die politische Konstellation eines Landes habe auf die Organisationsform keinen Einfluss. In Holland habe aber der Einfluss der Sozialdemokratie die Gewerkschaften günstig beeinflusst. Markmann habe Recht, wenn er sage, die Annahme des Antrags habe den Austritt des holländischen Seemannsverbandes zur Folge. Das hindere ihn aber nicht, für diesen Antrag zu stimmen.

**Le Guinnec-Frankreich** vertritt den Standpunkt der syndikalistischen Organisationen. Döring habe die Verhältnisse in Frankreich nicht richtig wiedergegeben. Dort wolle man die Aktion zentralisieren, aber die Agitation soll dezentralisiert werden.

**Andersen-Dänemark** beschäftigt sich ausschliesslich mit den Organisationsverhältnissen in Skandinavien. Er hofft und wünscht, dass die auf dem Kongress zutage getretenen Dezentralisationsbestrebungen erfolglos bleiben werden.

**Forstner-Wien** wendet sich gegen die Vertreter des Syndikalismus. In Oesterreich habe man die Erfahrung gemacht, dass nur strenge Zentralisation und Disziplin die Gewerkschaften zum Ziele führe. Er bedauert, dass auf dem Kongress so viel Zeit mit weniger bedeutenden Angelegenheiten verbraucht worden sei, so dass zur Besprechung solch wichtiger Fragen, wie der vorliegenden, kaum noch Zeit übrig blieb.

**Müller-Osterreich** wünscht, dass die gewerkschaftlichen Organisationen in allen Ländern mehr mit sozialem Geist erfüllt werden. Er kann Döring in seiner Ansicht über die Neutralität der Gewerkschaften nicht folgen. Aber auch die von den Syndikalisten geforderte Individualität dürfe nicht Platz greifen. Der Staat ist zentralisiert, und der Staat ist die Vertretung der kapitalistischen Klasseninteressen. Wollen wir den Klassenstaat bekämpfen, dann dürfen wir uns nicht nur auf den wirtschaftlichen Kampf verlegen, sondern wir müssen Einfluss auf die Gesetzgebung gewinnen.

In seinem Schlusswort gibt **Döring** zunächst seinem Bedauern darüber Ausdruck, dass es ihm nicht möglich war, die Organisationsfrage eingehender zu behandeln. Hätte er anstatt einer halben drei Stunden zur Verfügung gehabt, dann hätte er auf alles eingehen können, was verschiedene Redner an seinem Referat bemängelten. Es konnte sich also für ihn nur darum handeln, Anregungen zu geben und auf die in einigen Ländern vorhandenen Zersplitterungen der Organisationen hinzuweisen. Die deutschen Transportarbeiter haben ein grosses Interesse daran, dass die Organisationsverhältnisse in den Nachbarländern gebessert werden, denn die zurückgebliebenen Verhältnisse in anderen Ländern hindern die deutschen Transportarbeiter, ihre Aktionen gegen die Unternehmer mit Erfolg zu unternehmen. Sich gegen van der Bergh wendend, erklärt Döring, dass dessen Einwürfe unberechtigt und falsch seien. In England beschäftige man sich auch schon mit der Frage des Zusammenschlusses der Hafen- und Transportarbeiterorganisationen nach Art der deutschen Organisation. Es ist auch nicht richtig, dass die zentralisierten Verbände der Unternehmer Folgeerscheinungen unserer Zentralverbände seien. In England bestanden früher Unternehmerverbände als Verbände der Arbeiter. In seinen weiteren Ausführungen wendet sich Döring gegen die französischen Syndikalisten und betonte nochmals seinen Standpunkt hinsichtlich der politischen Neutralität der Gewerkschaften, unter Hinweis darauf, dass in Deutschland alle Führer der gewerkschaftlichen Zentralverbände diesen Standpunkt einnehmen.

Schliesslich erklärte sich der Kongress mit den Ausführungen Dörings einverstanden.

**Müller-Berlin** erstattet hierauf den Bericht von der Konferenz der Vertreter der Seeleute. Der Bericht wird mit grossem Beifall entgegengenommen und die Vorschläge finden die einstimmige Zustimmung des Kongresses (Siehe Seite 61).

**Döring** erstattet Bericht über die Konferenz der Vertreter der Hafentarbeiter und ersucht um Ueberweisung der folgenden in der Konferenz beratenen Anträge und Resolutionen an den Zentralrat:

Die **Uniao dos Operarios Estivadores in Rio de Janeiro** beantragt:

Der Kongress möge Schritte unternehmen, den Mannschaften der ausländischen Dampfer, die in Rio de Janeiro anlaufen, zu untersagen, dass sie Sonntags die Dampfer laden oder löschen.

Der **Svenska Transportarbetareförbund** beantragt:

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

Die **International Longshoremen's Association of America** und die **Dock, Wharf, Riverside etc. Union of Great Britain** beantragt:

Der Kongress stimmt vollständig überein mit dem von Schweden gestellten Antrag betreffend die Notwendigkeit der Abschaffung des Systems, die Seeleute zusammen mit Arbeitern vom Lande beim Laden und Löschen der Ladung an der Winde zu beschäftigen und ersucht, energische Agitation zu unternehmen, um mit Hilfe der Gesetzgebung, unterstützt von den Bestrebungen der Organisationen, die Abschaffung dieses für die persönliche Sicherheit so gefährlichen Gebarens zu erlangen.

Die **International Longshoremen's Association of America** beantragt:

Der VII. Internationale Transportarbeiter-Kongress wird ersucht, solche Verfügungen zu treffen, die es ermöglichen, dass die interessierten Organisationen aller Länder von Arbeitsstreitigkeiten oder Streiks der Hafentarbeiter oder Seeleute in irgendeinem Lande sofort in Kenntnis gesetzt werden können, um die Verschiffung von Streikbrechern nach dem in Frage kommenden Hafen oder den in Frage kommenden Häfen in der Form von doppelter Schiffsbesatzung sowie andere Versuche seitens der Schifffahrtsinteressen, derartige Streiks zu brechen, zu verhindern. Zu diesem Zweck wird der Kongress ferner ersucht, einen geheimen Telegramm-Code auszuarbeiten, der von den angeschlossenen Organisationen aller Länder zwecks prompter und geheimer Berichterstattung zu verwenden ist.

Der VII. Internationale Transportarbeiter-Kongress wird ersucht, die angeschlossenen Organisationen zu verpflichten, in ihrem Lande zu agitieren und solche Massregeln zu ergreifen, die ihrer Meinung nach für die Abschaffung solcher Gesetze notwendig sind, welche die Seeleute zwingen, bei Streiks der Hafentarbeiter, wo es auch sei, als Streikbrecher zu fungieren.

Hierzu wurde noch von **O'Connor, Ben Tillett** und **Orbell** folgender Zusatz beantragt:

Es gehört zu den Praktiken der Reeder, bei Streitigkeiten zwischen den Hafentarbeitern einerseits und den Reedern andererseits zum Ersatz für die im Streik befindlichen Arbeiter doppelte oder Extra-Mannschaften einzustellen. Die Konferenz der Transportarbeiter ist der Ansicht, dass ein solches Vorgehen gegen die besten Interessen des Trade-Unionismus verstösst und ihm daher ein Ende gemacht werden müsse, indem sich alle Verbände der Federation anschliessen. Diese Internationale Federation verurteilt und verbietet in Zukunft solch ein Vorgehen.

Ferner beantragen **O'Connor, Orbell, Ben Tillett**:

Wir als Vertreter der Dockers' Union und der International Longshoremen's Association ersuchen, die Ernennung eines Sekretärs in jedem Lande in Erwägung zu ziehen, dessen Pflicht es sein soll, periodisch Bericht zu erstatten oder, wenn Bewegungen im Gange sind, Einzelheiten und Informationen darüber zu geben. Im Sinne einer Mit-

arbeiterschaft mit dem Sekretariat, um dem Ganzen der angeschlossenen Körperschaften möglichst genaue Informationen zu geben, wünschen wir, dass jede für die Berichterstattung verantwortliche Person die Zentralleitung von allen Bewegungen industrieller oder legislativer Bedeutung in Kenntnis setzt.

Nach eingehender Diskussion hat die spezielle Konferenz beschlossen, dem Zentralrat die Ausgabe einer I. T. F.-Karte zu empfehlen, welche Absicht, wenn wir richtig unterrichtet sind, bereits bestand.

Wir glauben, dass solche Dienste gern und freiwillig geleistet werden. Die ernannten Beamten müssen ihre Namen und Adressen in dem Bericht angeben, um eine Verbindung mit andern Sekretären zu schaffen.

Angesichts der Tätigkeit, der Macht und der Autorität der Arbeitgeber, die jedesmal und zu allen Zeiten zu Ungunsten der Arbeiter in Anwendung kommen, ist es notwendig, eine so vollständige Information wie nur irgend möglich über alle Angelegenheiten zu haben, die das Arbeitsleben der Hafendarbeiter und die damit verbundenen Gefahren betreffen.

Die Anträge wurden ohne Diskussion einstimmig zur Kenntnis genommen resp. dem Zentralrat überwiesen.

Es folgt die Beratung und Beschlussfassung über die weiteren Anträge 2, 3, 4, 5 und 8 (Punkt der Tagesordnung 2e).

Nach kurzer Debatte werden folgende Anträge dem Zentralrat überwiesen:

**Ein Antrag des „Allgemeinen Nederlandschen Zeemansbond“:**

1. Es wird als die erste Pflicht eines jeden organisierten Seemanns betrachtet, mit allen Kräften gegen den Gebrauch von alkoholischen Getränken zu kämpfen. Begründung: Es ist wohl allgemein bekannt, dass der Gebrauch von Alkohol eines der grössten, wenn nicht das allergrösste Hindernis ist, das einem guten Zusammenarbeiten der Seeleute zur Förderung ihrer gemeinsamen Forderungen hinderlich im Wege steht.

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

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

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

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

Der internationale Sekretär wird beauftragt, eine Uebersicht zusammenzustellen

- a) aus den bekommenen Informationen über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, in welcher die Angestellten, die dieselbe Arbeit leisten, möglichst mit demselben Namen angedeutet werden;
  - b) über die Einrichtung und Arbeitsweise von Personalausschüssen der Eisenbahner und über die gesetzlichen Bestimmungen gegen das Streikrecht;
  - c) über die finanziellen Ergebnisse der Staats- und privaten Eisenbahnbetriebe
- und die Resultate vor dem nächsten Kongress den angeschlossenen Verbänden zuzustellen.

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

Hierzu liegt noch ein von den schwedischen Vertretern der Eisenbahner gestellter Zusatzantrag vor, der wie folgt lautet:

In Uebereinstimmung mit dem von den holländischen Eisenbahnern gestellten Antrag unterstützen wir diesen und ersuchen den Zentralrat der I. T. F., Informationen über den besagten Gegenstand zu sammeln, aber ferner auch Informationen betreffend die Lohn- und Arbeitsbedingungen, Pensionen, Krankenunterstützungen etc. einzuziehen und nach Bearbeitung dieses Materials den angeschlossenen Organisationen die Resultate mitzuteilen.

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

1. Die gleichen Beiträge für alle angeschlossenen Organisationen.
2. Es bleibt jeder Landesorganisation überlassen, ihre internationale Propaganda nach Kategorien und Bedarf zu unternehmen.
3. Es steht jeder angeschlossenen Organisation frei, auf Konferenzen oder internationalen Kongressen nach gleichen Kategorien zuzutreten, um den Bedürfnissen ihres Kreises gerecht zu werden.

Ueber den ersten Teil des Antrages wird nach Mitgliedern abgestimmt. Die Gleichstellung der Beitragsleistung der Eisenbahner an die I. T. F. wird mit 238 000 Stimmen gegen 9100 Stimmen angenommen. Die Vertreter von 85 000 Stimmen haben sich der Stimme enthalten. Der zweite Teil des Antrags wird unverändert angenommen, der dritte Teil mit der Aenderung, dass solche Konferenzen nur mit Zustimmung des Zentralrates abgehalten werden können.

5. Der **Söfyrbödernes Forbund i Danmark** beantragt:

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

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

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

Hierzu liegt folgender Zusatzantrag vor:

Ausnahmen hiervon sind nur für die Organisationen derjenigen Länder zulässig, in denen gesetzliche Bestimmungen oder behördliche Massnahmen den Zusammenschluss der Organisationen verhindern.

Ueber diesen Antrag der österreichischen Transportarbeiter entspinnt sich eine längere Diskussion, deren Ergebnis die Zurückziehung des Antrages war, nachdem **Müller-Berlin** einen zweckentsprechenden Vermittlungsvorschlag gemacht hatte, der dahin ging, den Zentralrat an keinen Beschluss zu binden, sondern ihm in seinen Entscheidungen freie Hand zu lassen. Der Zentralrat werde an seiner bisher geübten Praxis festhalten und bei Anträgen separater Organisationen auf Anschluss an die I. T. F. erst immer die Zustimmung der im Sinne des Antrages anerkannten Organisationen einholen. Es müsse auch bei diesen Anträgen sehr oft von Fall zu Fall entschieden werden.

Die Resolution Branconi-Remisceg, betr. die Herausgabe des „Korrespondenzblattes“ in italienischer Sprache, wird dem Zentralrat zur weitgehendsten Berücksichtigung überwiesen.

Der Antrag, die Berichte in Zukunft mindestens zwei Monate vor Stattfinden des Kongresses den Organisationen zuzustellen, wird angenommen.

In der Angelegenheit, betreffend den Vertreter des norwegischen Seemannsverbandes Olaf L. Barstad berichtet die zur Untersuchung eingesetzte Kommission, dass sich nichts Belastendes gegen Barstad ergeben habe.

**Ben Tillett** erklärte namens der Kommission, dass sie folgende Fragen aufgestellt und zum Objekt ihrer Untersuchung gemacht hätten:

1. Sind Sie im Besitze einwandfreier (spezifischer) Beweise, dass Olaf L. Barstad gegen andere Verbände oder gegen fachvereinsmässige Handlungen gearbeitet hat?
2. Haben Sie Beweise dafür, dass Barstad Vergütung oder Unterstützung von den Reedern oder deren Seite erhalten hat?
3. Hat Barstad parlamentarische Schritte zum Vorteil der Seeleute bekämpft, z. B. Lohnaufbesserung, Sicherheitsmassregeln zur Beschützung des Lebens der Seeleute, Ladelinie und andere Vorschläge zur Verbesserung der Seemannsverhältnisse?
4. Hat Barstad die I. T. F. oder die gemeinsamen Handlungen der Seeleute angegriffen?

Auf diese Fragen konnte kein Zeuge Beweise oder Tatsachen vorbringen; es wurde jedoch hervorgehoben, dass Herrn Barstads Meinungen zu sozialdemokratischem Begriff in Widerspruch stehen. Aus Rücksicht auf den rein fachlichen Charakter der I. T. F. wurde dieses unberücksichtigt gelassen, wenn es auch höchst wünschenswert ist, dass die sozialdemokratische Auffassung unterstützt wird.

Olaf L. Barstad erklärte nach einem Kreuzverhör, dass seine Meinung (Auffassung?) von der I. T. F. eine günstige sei, und zwar desto mehr, als seine Untersuchungen über die Tendenz der I. T. F. ihm keinen Zweifel darüber gelassen haben, dass eine solche Organisation unbedingt notwendig ist und dass jeder Transportarbeiter, der der I. T. F. nicht angehört, seine Pflicht versäumt.

Barstads Antworten auf Fragen bezüglich seines Lebensweges wurden zufriedenstellend gegeben.

Beschluss des Komitees:

1. Es sind keine Beweise gegen Olaf L. Barstad beigebracht.
2. Das Komitee empfiehlt den Anschluss des Norsk Sjømandsforbund an die I. T. F.

Das Komitee:

Paul Müller. J. Ronner. Ben Tillett (Vorsitzender).

Zeugen: Chr. Jaepelt, G. Gulbrandsen, A. Furuseth, H. Jochade  
und der Angeklagte Olaf L. Barstad.

Wortführer des Komitees: Ben Tillett.

## Fünfter Tag.

Vormittagssitzung am 27. August 1910. Beginn 9 Uhr.

Zur Verhandlung steht Punkt 3a der Tagesordnung:

### **Stand, Anwendung und Einfluss der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage der Seeleute.**

Referent: A. Furuseth - San Francisco.

**Furuseth:** Es war mir sehr angenehm zu hören, dass man mich ausersehen hatte, den einleitenden Bericht zu Punkt 3 der Tagesordnung zu halten: Stand, Anwendung und Einfluss der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage der Seeleute.

Diese Ueberschrift macht es notwendig, die Verhältnisse der Seeleute und den Einfluss dieser Verhältnisse auf unser soziales und industrielles Leben zu besprechen.

**Stand.** In jedem Lande und in jedem Gewerbe, mit Ausnahme der Küstenfahrten und der Fahrten nach fremden Häfen in der Nähe der Vereinigten Staaten, bestehen Gesetze, nach welchem alle Seeleute, und zwar jeder, der eine Charge unter dem Rang eines Schiffsführers bekleidet, ins Gefängnis gebracht werden können, und zwar für Perioden von einem Monat bis zu mehr als ein Jahr, wenn sie die Schiffsverträge oder den Arbeitskontrakt verletzen. Die gewöhnliche Redeweise eines Seemanns ist: „Ich gehöre dem oder dem Schiffe an“. Dies beschreibt das tatsächliche Verhältnis, dass er jemand „angehört“, d. h. er bildet einen Teil des Eigentums des Schiffes. Er befindet sich in derselben Lage wie früher die Sklaven in Nordamerika oder Brasilien oder wie die Leibeigenen in Russland vor ihrer Befreiung. Er ist gerade so gut Eigentum des Schiffes wie der Mast oder der Anker. Falls der Führer Grund hat anzunehmen, dass ein Seemann „fliehen“ oder „desertieren“ will, kann er ohne gerichtliche Untersuchung veranlassen, dass der Seemann gefänglich eingezogen werde, bis das Schiff seine Reise fortsetzen kann. Dann kann er an Bord transportiert und dort gegen seinen Willen zur Arbeit gezwungen werden.

Der Grund, den die Unternehmer als Begründung zur Aufrechterhaltung dieses Gesetzsystems angeben, ist: Notwendigkeit des Handels, Sicherheit der Schifffahrt und die Wohlfahrt der auf den Schiffen beschäftigten Leute. Dieselben Argumente wurden für die Verewigung der Sklaverei und der Leibeigenschaft

vorgebracht. Die Argumente haben ebensowenig Tatsachen und Wirklichkeiten hinter sich in ihrer Anwendung auf die Seeleute, wie sie in ihrer Anwendung auf die Sklaven und Leibeigenen auf dem Lande hatten. Die Regierung der Vereinigten Staaten gab den Seeleuten ihre absolute und unbestrittene Freiheit in der Küstenschiffahrt in den Vereinigten Staaten und in der Schiffahrt von Häfen der Vereinigten Staaten nach Häfen in Britisch Nordamerika und den Westindischen Inseln. Dies geschah am 21. Dezember 1898. Zu jener Zeit traten za. 5 Proz. der Seeleute, die schon mitgebracht waren oder angemustert hatten, ihren Dienst auf dem Schiff, für welches sie sich verpflichtet hatten, nicht an oder sie desertierten in dem ersten Hafen, den das Schiff anlies. In den 12 Jahren seit jener Zeit sind die Fälle, in denen der Dienst nicht angetreten oder später desertiert wurde, auf 1½ Proz. zurückgegangen. Die Löhne sind verbessert, die individuelle Leistungsfähigkeit erhöht und die soziale Stellung der Seeleute ist enorm verbessert worden.

Anwendung. Als wir das Parlament der Vereinigten Staaten um die Abschaffung der Leibeigenschaft unter den Seeleuten ersuchten, wandte sich Senator Frye-Main sehr energisch dagegen und behauptete, dass es notwendig sei, das Gesetz der Gefangennahme bestehen zu lassen, nicht um allgemein angewendet zu werden, sondern um die Seeleute in Schrecken zu halten. Als äusserst fähiger Gesetzgeber gelang es ihm, den von dem „House of Representatives“ angenommenen Gesetzentwurf dahingehend zu ändern, dass nicht mehr als ein Monat Gefängnis nach Gutdünken des Gerichtshofes in einem fremden Hafen in der Schiffahrt nach fremden Ländern zulässig war. Das „House of Representatives“ hatte ein Gesetz angenommen, welches als Gefängnisstrafe für Nichtantritt des Dienstes, für Desertation, für Ungehorsam gegen einen gesetzlichen Befehl im Hafen abschaffte und welches Vorschusszahlungen sowohl an die Seeleute selbst oder deren Angehörige verbot, solange der Seemann die Löhne nicht wirklich verdient hatte. Es geschieht auf Grund der von Senator Frye zum Ausdruck gebrachten Theorie, dass die verschiedenen Nationen mit Bezug auf den Zwang der Anwendung der Gesetze, die die Dienstbarkeit der Seeleute schaffen, handeln. Da immer Leute zu haben sind, die den Platz eines Desertierten zu ungefähr demselben Lohn einnehmen oder auch für weniger, so geht das Gesetz betr. Desertation oder Nichtantritt des Dienstes nicht so weit, den Uebeltäter mit Gefängnis zu bestrafen; wenn aber Leute untereinander vereinbaren, die Arbeit vereint zu verlassen und von dem Schiff wegzubleiben, bis ihre Beschwerden in Erwägung gezogen oder wenigstens in irgendeiner Weise gut gemacht sind, kann der Reeder sofort die Anwendung des Gesetzes von den Behörden verlangen und die Seeleute können und werden gewaltsam an Bord geschafft, um dort gegen ihren Willen zu arbeiten. Dies natürlich nur, nachdem sie veranlasst worden sind, die Schiffsverträge zu unterzeichnen. Die Schiffsverträge können ihnen überall vorgelegt werden. Die Vorstellungen, die ihnen gemacht werden, um ihre Unterschrift zu erlangen, können ein ganzes Bündel falscher Angaben sein, das beeinflusst in keiner Weise die Sachlage, weil ein Mann, der die Schiffsverträge unterzeichnet hat, ein Seemann geworden ist. Als Seemann steht er auf demselben Standpunkt, wie ein Kind oder ein Dummkopf, und daher darf man ihm keinen Glauben beimessen, solange nicht unbestreitbare beweisende Zeugnisse vorliegen. Das Gesetz geht von der Ansicht aus, dass er versucht, seinem Verträge zu entgehen und dass alles, was er sagt, zu diesem



Zwecke gesagt wird, und daher wird der Seemann als nicht glaubwürdig betrachtet.

Wenn wir in Erwägung ziehen, dass ein Mann in Liverpool angemustert werden kann, um in Hull auf ein Schiff zu gehen, oder dass er in Havre angemustert werden kann, um in Marseille auf ein Schiff zu gehen oder in Bergen, um in Christiania auf ein Schiff zu gehen, und dass, sobald er sich einmal verpflichtet hat, er gezwungen ist, die Reise anzutreten, und dass die Regierung des betreffenden Landes gezwungen ist, auf die Erfüllung des Vertrages zu dringen, so wird man sehen, wie schwer es ist, einen Streik erfolgreich durchzuführen. Es ist tatsächlich dasselbe, wie knechtische Rebellion. Sie mag bedeutungslos sein, aber sie nimmt den Charakter einer solchen an, weil, während die Arbeit freier Männer ihnen selbst gehört, die Arbeit des Leibeigenen seinem Herrn gehört, und es ist daher in den Augen des Gesetzes nicht eine Beweisführung der Rechte der Leute, sondern es ist eine Rebellion gegen die Rechte des Arbeitgebers nach dem Gesetze. Wenn das Gesetz, welches die Gefängnisstrafe vorsieht, abgeschafft würde, so könnten die Seeleute, sobald sie an Bord kommen, entweder in dem Hafen, in welchem sie angemustert werden, oder in dem Hafen, nach welchem sie gesandt werden, die Schiffsverhältnisse untersuchen und Vergleiche ziehen mit den Versprechungen, die sie dahin geführt haben und sie könnten sich weigern, weiter zu arbeiten. Sie hätten dann das Recht, ihre Person und ihre Effekten von dem Schiff zu entfernen und sich zu denjenigen zu begeben, die in dem betreffenden Hafen für eine Verbesserung der Verhältnisse oder für die Regulierung anderer, besonderer Beschwerden kämpfen.

Das Gesetz betr. Gefängnisstrafe für Nichtantritt des Dienstes geht ferner meistens Hand in Hand mit einer Erlaubnis, welche die Regierung den Reedern gewährt, einen Teil des Lohnes eines Seemannes an diesen selbst oder an eine von ihm dazu beauftragte Person auszuzahlen, ehe der Lohn tatsächlich verdient worden ist. Diese Erlaubnis hat das Heuerbasensystem (crimping system) geschaffen. Der von allen Mitteln entblösste Mann kann sich selbst gegen Unterkunft und Beköstigung verpfänden mit der Bedingung, dass die Vorauszahlung des Lohnes an denjenigen zu leisten ist, der für ihn sorgt. Dies führt direkt zu Sorglosigkeit und Mangel an Streben seitens der Seeleute. Der Seemann weiss, dass er Unterkunft und Beköstigung finden kann für das, was er auf dem nächsten Schiff verdienen wird und es macht ihn sorglos in seinem Umgehen mit dem Gelde, welches er zurzeit in der Tasche haben mag. Wenn nun aber die Seeleute, die wirklichen Seeleute, sich zusammentun und Vorauszahlungen abschlagen würden, so gibt es nichts in den Gesetzen der verschiedenen Länder, vielleicht etwa im Hafen oder an irgendeinem Ort, an dem die Leute nach Arbeit suchen, mit Ausnahme des französischen Gesetzes, was den „Crimp“ (Heuerbas) davon abhalten könnte, den von allen Mitteln entblösten Mann oder Jüngling, den er antrifft, aufzunehmen, in sein Haus zu führen und nachher als Seemann oder Heizer auf ein Schiff zu bringen. Und wenn der Mann dann einwilligt zu gehen und die Schiffsverträge unterzeichnet hat, so tritt das Gesetz betr. Gefängnisstrafe in Kraft, und zwingt ihn mitzugehen, wie gern er auch einer Beschäftigung, von der er nichts versteht, den Rücken kehren möchte.

Einfluss. Das direkte Resultat dieses Systems ist in erster Linie die Verschlechterung des Personals der Handelsmarine, eine Herabsetzung der Löhne der Leute, die diesem Berufe angehören oder eine Erschwerung etwaiger Lohn-

erhöhungen im Vergleich mit der Erhöhung der Löhne, die auf dem Lande gezahlt werden, und im Vergleich mit der Verteuerung alles dessen, was zur Erhaltung einer Familie und zur Erhaltung des Lebens erforderlich ist. Es ist eine anerkannte Tatsache, dass die Löhne der Seeleute noch fast dieselben sind wie vor 50 Jahren, während die Löhne gelernter Handwerker auf dem Lande sich verdoppelt haben und in manchen Fällen sogar verdreifacht haben, je nachdem, wie weit die Leute von ihrem Recht auf Freiheit und von dem Recht auf Organisation Gebrauch gemacht haben. Dies bedeutet eine entsprechende Herabsetzung der Löhne der Seeleute in Anbetracht der verminderten Kaufkraft der Löhne, die sie erhalten. Wir finden daher, dass, während die Seeleute vor 50 Jahren fast immer verheiratet waren, sie jetzt nur selten verheiratet sind. Die soziale Stellung eines Seemannes ist weit geringer als die eines gelernten Handwerkers an Land. Der Seemann wird mehr und mehr als ein Ausgeworfener angesehen, man sagt ihm verächtlich, dass er eine Frau in jedem Hafen hat, wahrscheinlich um ihn vergessen zu machen, dass er nicht genug verdient, um eine Frau in einem Hafen zu unterhalten. Die Folge ist, dass die Seeleute mehr und mehr das Meer verlassen. Sie fahren von Hafen zu Hafen, um Gelegenheit für eine andre Beschäftigung zu finden. Die Männer verlassen das Meer und die Jünglinge, die allmählich die wahren Verhältnisse der Seeleute einsehen lernen, weigern sich, zur See zu gehen, mit dem Resultat, dass die Unternehmer versuchen, die erforderlichen Leute nicht nur in andern Ländern, sondern auch unter andern Rassen zu finden. Alle Nationen Europas, mit Ausnahme Deutschlands, wenden sich mehr und mehr von der See ab, und die Neigung zum Seemannsberuf in Deutschland wird künstlich genährt. Wenn die Seeleute dann einsehen gelernt haben, wie es wirklich ist, lassen sie sich in irgend einem Lande nieder, wo sie können. Ihre Plätze werden dann durch Neger, Chinesen, Hindus oder andre Rassen ersetzt, auf welche wir als tieferstehend herabblicken. Der Reeder schützt dann vor, dass er unter den Leuten seiner Nationalität keine Arbeiter finden kann oder dass diejenigen, die er finden kann, geringerer Art sind, sodass er sich nicht auf sie verlassen kann.

Nachdem die Reeder sich allen Gesetzesänderungen, entweder um die Seeleute von ihrer Knechtschaft zu befreien oder um besondere Fähigkeitsgrade festzustellen und die Anzahl der Leute im Verhältnis zu der zu leistenden Arbeit zu regeln, widersetzt haben, haben sie nun die besseren und fähigeren Elemente von der See verdrängt und verdrängen sie noch, indem sie Verhältnisse geschaffen haben und noch schaffen, unter denen unfähige und minderwertige Seeleute und der Auswurf aller Nationen allein noch veranlasst werden können, zu arbeiten. Indem der Reeder sich über die Verhältnisse, die er selbst geschaffen hat, beklagt und um noch billigere Arbeitskräfte und Leute zu finden, die er behandeln kann, wie es ihm beliebt, holt er sich Leute aus andern Rassen, deren Zivilisation auf einer ganz andern Stufe steht und deren Lebensverhältnisse so verschieden von denen der Europäer sind, dass sie wie Vieh behandelt werden können. Aus diesem Grunde, Kameraden, sind wir der Ansicht, dass das Gesetz, welches Gefängnisstrafe entweder in einem Heimatshafen oder in einem fremden Hafen vorsieht, abgeschafft werden sollte und dass die Verträge zwischen den verschiedenen Nationen, welche die Einfangung und Auslieferung desertierter Seeleute an ihre Herren vorsehen, ungültig gemacht werden sollten. Das Vorschuss-System oder Vorauszahlungen von Lohn, der noch nicht verdient

„internationale Konkurrenz“, weshalb dieses eine der Fragen ist, die durch irgendwelche internationale Uebereinkommen geordnet werden müssen.

Die Institute der Vergleichs- und Schiedsgerichte bei gewerblichen Streitigkeiten haben während der letzten Jahre eine internationale Praxis heranzubilden begonnen. Die Staaten haben ihre Turmwächterrolle mehr und mehr aufgegeben und suchen nun im allgemeinen als Vermittler bei Streitigkeiten zwischen dem Kapital und der Arbeit aufzutreten. In vielen Ländern ist man deshalb damit angefangen, permanente und bezahlte Vergleichsämter und Vergleichsleute zu schaffen, die die Aufgabe haben, stets einzugreifen und zu vermitteln zu suchen. In einzelnen Ländern, wie z. B. in Australien und Neu-Seeland, ist man noch weitergegangen durch die Vorschrift, dass alle gewerblichen Streitigkeiten — welcher Art auch immer — wie alle anderen Streitigkeiten vor einem hierzu berufenen Richterstuhl anhängig zu machen sind. Die Auffassung in dieser Frage ist noch sehr verschieden. Während viele Arbeiter das obligatorische Schiedsgerichtsverfahren als das zweckdienlichste ansehen, finden andere aus gleich guten Gründen, das Prinzip als schädlich und tyrannisch verwerfen zu müssen. Dahingegen dürften die Meinungen betreffs des Vorteilhaften eines gut bedienten und durch offiziellen Fondus unterstützten Vergleichsinstitutes einheitlicher sein. Durch das Eingreifen derartiger Institute ist es den Arbeitern wiederholt gelungen, ihre Streitigkeiten ausgeglichen, gerichtet oder verbessert zu erhalten, ohne erst gezwungen zu sein, einen vielleicht vernichtenden Kampf zu führen.

Diese für die Hafen- und Transportarbeiter so aktuellen Fragen dürften sich wohl noch vervollständigen — wie schon vorher angedeutet — und zwar mit einem ganzen Teil für die Arbeiterklasse sehr wichtiger und bedeutungsvoller Reformvorschläge, die in fast jedem Lande auf der Tagesordnung stehen.

Aus dem hier schon genannten dürfte jedoch mit voller Deutlichkeit hervorgehen, dass viele für dieses Fach wichtige Reformfragen immer noch in fast allen Ländern ungelöst dastehen und dass die Reformen, die schon längst durchgeführt wurden, verschiedener Verbesserungen und Ergänzungen bedürften. Diese wünschenswerten Reformen können nur durch intensivste Agitations- und Aufklärungsarbeit im Verein mit politischem Klassenzusammenschluss der Arbeiter in allen Ländern erzielt werden.

Der gewerbliche Zusammenschluss der Arbeiter hat während der letzten Jahre einen erfreulichen Aufschwung genommen, man dürfte deshalb das Recht haben, einen ähnlichen Vormarsch auch in politischer Hinsicht erhoffen zu können, damit hierdurch auf zwei Linien, gewerblich und politisch, dem erstrebten Ziele zumarschiert werden kann. —

Eine im Sinne des Referats gehaltene Resolution fand Annahme. Die Resolution lautet:

Nach Kenntnisnahme des von Lindley erstatteten Referats gibt der Kongress seiner Meinung dahin Ausdruck, dass die möglichst wirksamste und direkteste Aktion in allen Ländern zu gleicher Zeit unternommen werden sollte, um den besten Schutz für Leben und Gesundheit der Hafentarbeiter zu erlangen und um ferner einen entsprechenden Schadenersatz zu erzielen bei Beschädigungen von Leben und Gesundheit während der gewerblichen Beschäftigung.

Diese Konferenz beauftragt daher den Zentralrat, genaue Informationen über alle gesetzlichen Verfügungen in den verschiedenen Ländern zu sammeln und mit Hilfe der Beamten aller in Frage kommenden Organisationen einen vollständigen Bericht auszuarbeiten.

Es folgt Punkt 3c der Tagesordnung:

## **Stand, Anwendung und Einfluß der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage der Verkehrsarbeiter (Transportarbeiter, Straßenbahner und Kraftwagenführer).**

Referent: H. Dreher-Berlin.

**Dreher:** Kameraden! Die Transportarbeiter sind in allen Ländern die Parias der Arbeiterschutzesetzgebung. Ihre allgemeine Rechtlosigkeit scheint das Prinzip der modernen Gesellschaftsordnung zu sein. Noch vor zwei Jahrzehnten waren weder in Deutschland, noch in Frankreich, in der Schweiz und Oesterreich die Transportarbeiter der Gewerbeordnung unterstellt. Sie galten vielmehr als Knechte und seufzten als solche zumeist unter den rigorosen Bestimmungen der mittelalterlichen Gesindeordnungen. Erst die Entwicklung des modernen kapitalistischen Handels und Verkehrs ermöglichte ihren sozialen Aufstieg in die Reihen der Gewerbegehilfen. Und erst dann war ihnen in Deutschland und Oesterreich das Koalitionsrecht gegeben, das die Arbeiter der Industrie schon seit Ende der sechziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts ihr eigen nannten. Selbst was heute in bezug auf Arbeiterschutz für die Transportarbeiterschaft im allgemeinen vorhanden ist, geht über primitive Anfänge kaum hinaus. Das sind nicht Behauptungen, sondern reale Tatsachen. In Deutschland bedurfte es öfterer Anregungen der Sozialdemokraten im Reichstag und der intensivsten Propaganda der Berufsorganisation, bis sich endlich die Reichsregierung im Jahre 1902 dazu aufschwang, die zum Himmel schreienden Arbeitsverhältnisse im privaten Fuhrgewerbe einer Untersuchung zu unterziehen. Von Amtswegen wurden Fragebogen herausgegeben, die je zur Hälfte den Unternehmern resp. Arbeitern zur Ausfüllung unterbreitet wurden. Obwohl nun, was ja selbstverständlich ist, die Herren Arbeitgeber die Dinge nach Möglichkeit schön zu färben suchten, ergab die Enquete doch ein geradezu erschreckendes Resultat. Es ist dabei einwandfrei festgestellt worden, dass im Sommer 40 Proz. und im Winter 29 Proz. der Befragten täglich länger als 14 Stunden arbeiten mussten. Die organisierten Transportarbeiter waren aber überzeugt, dass die Dinge in Wirklichkeit noch weit schlimmer lagen, als hier im Durchschnitt festgestellt. Deshalb beauftragten sie ihre Verbandsleitung, ebenfalls Fragebogen an die Kollegen herauszugeben, um so die harte Wirklichkeit wahrheitsgemäss zu erforschen. Und das Durchschnittsresultat dieser Kontrollenquete war, dass 82,4 Proz. der Befragten im Sommer und 75,6 Proz. im Winter täglich länger als 14 Stunden arbeiten mussten, ja, 23,1 Proz. der Befragten mussten im Sommer mehr als 16 Stunden täglich im Dienste des Unternehmers frohnden.

Nach Bekanntwerden dieser Resultate fand dann 1904 in Berlin ein allgemeiner Transportarbeiterkongress statt, der zu diesen mehr als miserablen und tatsächlich unmenschlichen Arbeitsverhältnissen Stellung nahm. Dieser Kongress stellte als Mindestforderung der deutschen Transportarbeiter an die Gesetzgebung auf:

Schaffung eines Normalarbeitstages in der Dauer von zehn Stunden für erwachsene, von acht Stunden für jugendliche Transportarbeiter und von acht Stunden für Führer von Kraft- und Motorfahrzeugen.

Unterbrechung dieser Arbeitszeit durch regelmässige Pausen von insgesamt drei Stunden täglich.

Ferner vollständige Sonntagsruhe resp. Ersatz durch freie Wochentage und Einsetzung einer amtlichen Kontrolle der Betriebe in Form von Einrichtungen ähnlich der Fabrikinspektion.

Dem Beirat für Arbeiterstatistik sind diese Forderungen ebenso wie dem Reichstag und dem Reichskanzler übermittelt worden. Die Gesetzgebung hat es aber bis heute noch nicht für notwendig befunden, darauf Rücksicht zu nehmen. Der Beirat für Arbeiterstatistik — in Deutschland ist dies eine aus Vertretern des Bundesrats und des Reichstages zusammengesetzte Körperschaft zur Vorbereitung von sozialpolitischen Gesetzen — hat dann noch persönliche Vernehmungen von Arbeitern und Unternehmern aus dem Transportgewerbe veranstaltet. Ferner sind die Berufsorganisationen der Arbeitgeber und -nehmer um ihre Meinung über die Arbeitsverhältnisse amtlich befragt worden mit dem gleichen Ergebnis. Und dann nach sechs langen Jahren und vielen Fragen, Beratungen und Enqueten, als gälte es die sieben Welträtsel zu erkunden, hat der genannte Beirat seine Arbeit in folgendem Vorschlag verdichtet:

1. Den im privaten gewerblichen Fuhrwerksbetriebe beschäftigten über 16 Jahre alten Personen ist eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens neun Stunden innerhalb der auf den Beginn ihrer Arbeit folgenden 24 Stunden zu gewähren.

Die Ruhezeit darf nur in Notfällen, sowie, falls die Ruhezeit auf zehn Stunden ausgedehnt wird, bis zu einer Stunde zum Füttern und Tränken der Pferde unterbrochen werden.

Der Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten, der auch die Arbeitsbereitschaft und die Ruhepausen umfasst, darf höchstens 15 Stunden betragen.

2. Eine Verlängerung des Zeitraums zwischen zwei Ruhepausen ist für den Betrieb bis zu dreissigmal im Jahre zulässig. Doch darf diese Verlängerung in einer Kalenderwoche nicht ohne Genehmigung der Polizeibehörde mehr als zweimal erfolgen.

3. Den bei dem schweren Lastfuhrwerke und mit Stallarbeiten beschäftigten Personen sind zwischen den Arbeitsstunden zusammenhängende Pausen von zusammen mindestens zwei Stunden Dauer, darunter eine mindestens einstündige Mittagspause, zu gewähren.

4. Die im Fuhrwerksbetriebe beschäftigten Personen sind in jedem Vierteljahr mindestens an vier Sonntagen von aller Arbeit freizulassen.

An den übrigen Sonn- und Festtagen dürfen die bei dem schweren Lastfuhrwerke beschäftigten Personen nicht länger als drei Stunden beschäftigt werden, die so zu legen sind, dass die Beteiligten imstande sind, an dem Hauptgottesdienste teilzunehmen.

5. Ist eine im Fuhrwerksbetriebe beschäftigte Person in demselben Betriebe abwechselnd bei schwerem oder leichtem Lastfuhrwerk bzw. Personenfuhrwerk oder abwechselnd im eigentlichen Fuhrwerksbetriebe oder mit Stallarbeiten beschäftigt, so finden auf sie die Vorschriften der Betriebsart Anwendung, in der sie vorwiegend beschäftigt ist.

6. Die im Fuhrwerksbetriebe beschäftigten Personen im Alter bis zu 16 Jahren dürfen an den Werktagen lediglich in den Stunden von 6 Uhr morgens bis 8 Uhr abends und einschliesslich einer einstündigen Mittagspause nicht über acht Stunden, an Sonn- und Festtagen aber überhaupt nicht beschäftigt werden.

Der Berg kreiste und gebar ein winziges Käferlein. Dieser Vorschlag ist die Krönung der weltberühmten deutschen Sozialreform, der Tropfen, der die Kompottschüssel der deutschen Transportarbeiterschaft vollends zum Ueberlaufen brachte, produziert nach dem in deutschen Regierungskreisen leitenden Grundsatz: Wasch dem Unternehmer gründlich den Pelz, aber mach ihn um Gotteswillen nicht nass!

Inzwischen sind aber nun wieder zwei volle Jahre ins Land gegangen und von einem Gesetzwerden dieser primitivsten sozialpolitischen Vorschläge zum Schutze der Transportarbeiterschaft ist noch lange keine Spur. Den deutschen Transportarbeitern kann natürlich auch an der Verwirklichung solcher Sozialpolitik nicht viel liegen, sie schaffen sich lieber eine starke Organisation und erkämpfen mit Hilfe dieser Musse und Brot, Freiheit und angemessene Entlohnung. Mag dann der gesetzgeberische sozialpolitische Schimmel auf seinen vier lahmen Beinen hinderdrein hinken und den „Ruhm“ deutscher Sozialpolitik in der zivilisierten Welt vermehren helfen.

In Oesterreich hat man sich wenigstens zu einem schwachen Anfang in der Schutzgesetzgebung für Transportarbeiter in der neuesten Zeit aufgeschwungen. Laut Gesetz vom 14. Januar 1910 ist dort den Hilfsarbeitern im Handels- und Speditionsgewerbe nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 Stunden zu gewähren. Für Kutscher im Speditionsgewerbe hat die Ruhezeit mindestens 10 Stunden zu betragen. Innerhalb der Arbeitszeit ist ausserdem den Hilfsarbeitern eine Mittagspause einzuräumen. Die Mittagspause kann für alle Hilfsarbeiter des Betriebes gleichzeitig oder im Wege der Abwechslung gewährt werden und muss, wenn die nachmittägige Arbeitszeit mehr als vier Stunden beträgt und die Hilfsarbeiter ihr Mittagessen ausserhalb des Hauses, in dem sich das Geschäft befindet, einnehmen, mindestens eine und eine halbe Stunde, sonst mindestens eine Stunde betragen.

Frankreich hat sich bisher zu so viel Arbeiterschutz auch nicht aufschwingen können, dort ist durch Gesetz vom 13. Juli 1906 nur bestimmt, dass den Arbeitern in Transportanstalten zu Lande eine wöchentliche ununterbrochene Ruhezeit von 24 Stunden gewährt werden muss.

Aber auch diese Karikatur einer Ruhezeit kann auf Antrag der Unternehmer noch fünfzehnmal im Jahre durch die Polizeibehörden suspendiert werden. Dafür reizt aber die für die Uebertretung dieses „Arbeiterschutzes“ festgesetzte Strafe in Höhe von 5 bis 15 Frcs. geradezu zur Nichtinnehaltung auf. So in dem Lande, auf dessen Münzen die schönen Worte geprägt sind: Liberté, Fraternité, Egalité.

Dafür hat aber Frankreich wenigstens eine Beschränkung der Ausbeutung jugendlicher Transportarbeiter zugunsten ihrer Gesundheit und körperlichen Entwicklung aufzuzeigen. Laut Verordnung des Handelsministeriums vom 31. Juli 1894 darf das auf Handwagen und Schiebkarren zu transportierende Höchstgewicht nur betragen:

Für Knaben von 14 bis 18 Jahre 40 kg. Auf Stosswagen mit vier Rädern:  
Für Knaben unter 14 Jahre inklusive Wagen 35 kg, für Knaben von 14 bis  
18 Jahre 60 kg, für Mädchen unter 16 Jahre 35 kg, von 16 bis 18 Jahre 50 kg.

Jugendliche Arbeiter von 16 bis 18 Jahre dürfen nur zum Fahren von  
Geschäftsdreirädern inklusive Belastung von höchstens 75 kg benutzt werden.

Durch Verordnung des Handelsministers Millerand vom 17. Mai  
1902 dürfen die Tragelasten für jugendliche Arbeiter unter 18 Jahre an Höchst-  
gewicht nur betragen:

Für Knaben unter 15 Jahre 10 kg, für Knaben von 15 bis 18 Jahre 15 kg;  
für Mädchen bis 16 Jahre 5 kg, für Mädchen von 16 bis 18 Jahre 10 kg.

Das kommt wohl daher, weil Frankreich Soldaten braucht; es muss  
also die Jugend davor schützen, dass sie zu frühzeitig zum Invaliden wird.  
Deutschland und auch Oesterreich haben Kanonenfutter genug, wozu  
also Rücksichten auf die Schonung der jugendlichen Arbeitskraft.

Das idealste Staatswesen der bürgerlichen Demokratie, die Schweiz,  
überlässt es dem Kantönligeist, die Transportarbeiter vor Ausbeutung zu  
schützen. Und dieser Schutz ist dann demgemäss. Im Kanton Basel-Stadt  
darf in Fuhrhaltereien an Sonntagen ausser der Pferdewartung keine Arbeit ver-  
richtet werden. Jeder zweite Sonntag muss den Arbeitern ganz freigegeben  
werden. Eine ähnliche Verordnung besteht im Kanton Zürich. Alle anderen  
Kantone haben noch mangelhaftere resp. gar keine Beschränkung der Sonntags-  
arbeit. An Wochentagen dürfen die Transportarbeiter natürlich überall unbe-  
schränkte Zeit ausgebeutet werden.

In Belgien besteht keine gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit für  
Transportarbeiter und erst seit ganz kurzer Zeit werden diese als Gewerbe-  
gehilfen betrachtet und dürfen an den Wahlen zu Schieds- und Gewerbegerichten  
teilnehmen.

Im schönen Spanien verbietet ein Gesetz vom 1. März 1904, in Land-  
transportanstalten die Arbeit an Sonntagen. Die Ruhezeit an diesen umfasst je  
24 Stunden. Die Strafen für Nichtinnehaltung dieser Ruhezeit seitens der Unter-  
nehmer haben eine Höhe, dass sie fast Prämien gleichen, sie betragen für die  
Beschäftigung von einem bis neun Arbeitern 1 bis 25 Pesetas, für 10 und mehr  
Arbeiter 25 bis 250 Pesetas. Damit aber die Kollegen nicht zu übermütig werden,  
stibitzt ihnen eine königliche Verordnung vom 18. Oktober 1905 alle katholischen  
Feiertage, indem sie bestimmt, dass alle Tage des Jahres mit Ausnahme der  
Sonntage Arbeitstage sind. Das geschah zu einer Zeit, als die katholischen  
Priester die erste Geige im spanischen Regierungskonzert spielten.

In Italien ist laut Gesetz vom 7. Juli 1907 die Sonntagsarbeit in Land-  
transportanstalten verboten. Die Ruhezeit dauert 24 Stunden und zwar von  
Mitternacht zu Mitternacht. Eine weitere gesetzliche Beschränkung der Arbeits-  
zeit existiert nicht.

Schweden und Norwegen überlassen den Transportarbeiterschutz  
den Ortsbehörden, wie weit diese ihre Befugnis ausnützen, ist nicht zu er-  
mitteln. Sache der dortigen Organisationen wird es sein, diesbezügliche Fest-  
stellungen zu machen. In den übrigen europäischen Staaten besteht eine gesetz-  
liche resp. behördliche Beschränkung der Arbeitszeit für das Transportgewerbe  
nicht. Selbstverständlich gilt in England, in Australien, in Südafrika und in den

englisch sprechenden amerikanischen Staaten die sogenannte puritanische Sonntagsruhe auch für die Transportarbeiterschaft.

In Argentinien ist durch Dekret vom 18. November 1905 die Arbeit in Landtransportanstalten, mit Ausnahme der Pferdepflege, wöchentlich in der Zeit von Sonnabend 12 Uhr mittag bis Sonntag 12 Uhr mittag verboten. Ausnahmen hiervon sind den Transportanstalten, die das Gepäck der Reisenden befördern, gestattet.

Das ist alles, was an Arbeiterschutz für die Transportarbeiter zu eruieren war. Es mag ja hie und da noch eine behördliche Verordnung bestehen, durch welche die Arbeitsdauer im Transportgewerbe einer kleinen Beschränkung unterliegt, das sind aber sicher Seltenheiten, nicht der Rede und der Erwähnung wert. Während aber der gesetzliche Schutz der Transportarbeiterschaft dort, wo überhaupt solcher vorhanden, noch nirgends über das Embryostadium hinaus gediehen, haben die gewerkschaftlichen Organisationen für diese Gruppe bereits Grosses im Arbeiterschutz erkämpft. Von diesen Erfolgen erzählt jeder einzelne Tarifvertrag, der mit den Unternehmern abgeschlossen wurde. Die Transportarbeiter müssen daher zwar stets bestrebt sein, in Punkto Arbeiterschutz die Gesetzgebung vor ihren Wagen zu spannen, sie dürfen aber nicht warten, bis die herrschende Gesellschaft ihnen gesetzlichen Schutz gewährt, denn dann könnten sie oft recht lange warten. Verlassen dürfen sie sich in dieser Beziehung nur auf ihre Organisation, die je stärker sie, je vollkommener ihr Ausbau und ihr Rüstzeug ist, auch desto mehr an Arbeiterschutz erkämpfen wird. Selbst ein verlorener Streik bedeutet zumeist ein gutes Stück vorwärts auf der Bahn der Arbeitszeitverkürzung und der immer wiederkehrende Angriff muss schliesslich auch den Trotz der grössten Scharfmacher brechen.

Nun zum Schutz einer anderen Branche des Transportgewerbes, zu den Strassenbahnen. Dieser Beruf ist ein Kind der Neuzeit, hervorgegangen aus den Bedürfnissen des grosstädtischen Verkehrs. Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts wurden die ersten städtischen Pferdebahnen geschaffen. Diese entwickelten sich ganz allmählich und ihre Bedienung bedeutete weder für die Kutscher noch für die Schaffner eine allzugrosse Anstrengung. Wohl aus diesem Grunde und wegen der sonstigen Gemütlichkeit dieses Verkehrsmittels ertrug man auch die herrschende, oft unendlich lange Arbeitszeit, ohne dagegen nennenswert aufzumucken.

Anfang der neunziger Jahre war dann die technische Entwicklung der Verwendung des elektrischen Stromes so vervollkommenet, dass dieser als rentable Zugkraft im Betriebe der Strassenbahnen Verwendung finden konnte. Nun gabs auch eine Revolution in den Arbeitsverhältnissen des Personals. Die frühere Gemütlichkeit war gewesen. Der nun ermöglichte schnellere Zugverkehr, die Verdoppelung und Verdreifachung der Wagengrösse, die Mitführung von einem und mehreren Anhängewagen bedangen zugleich eine weit höhere Ausnützung der Arbeitskräfte des Personals. Alles dies drängte das Personal zur Wehr. Noch ehe nennenswerte Organisationen geschaffen, brachen um die Jahrhundertwende grosse, zum Teil wilde, zum Teil schon organisierte Streiks aus. Das, nicht nur in den Ländern mit schon hoch entwickelter Arbeiterbewegung, sondern selbst in Russland, Rumänien, in Aegypten und den grösseren Städten Südamerikas. Die bedeutendsten dieser spontanen Bewegungen spielen in Berlin, Paris, Newyork, St. Louis, Detroit, Rom, Mailand und Stockholm, wie in vielen anderen Grosstädten Deutschlands.



Alle diese Bewegungen machten zwar die Machthaber stutzig, konnten sie aber nicht veranlassen, auf dem Wege der Gesetzgebung dem Verlangen der Strassenbahner nach Regelung der Arbeitszeit usw. Rechnung zu tragen.

Schon im Jahre 1893 hatte der sozialdemokratische Abgeordnete Bebel im Deutschen Reichstage angeregt, eine Untersuchung und Regelung der Arbeitsverhältnisse der Strassenbahner herbeizuführen. Aber die Bundesregierungen zeigten hierzu wenig Lust. Man wusste wohl, wie traurig es stand, und wollte diese misslichen Dinge nicht obendrein durch amtliche Erhebungen bestätigen.

Erst im Mai 1906 sah sich die preussische Regierung veranlasst, objektiv wie sie nun einmal ist, nur die Unternehmer über die Arbeitsverhältnisse zu befragen. Diese preussischen Erhebungen erstreckten sich auf 135 Betriebe mit 33 680, in nicht leitender Stellung tätigen Angestellten. Obwohl nun nur die Unternehmer antworteten, wurden noch Arbeitszeiten bis zu 16 Stunden festgestellt. Dabei mussten ausserdem noch 43 Proz. aller Strassenbahner Ueberstunden machen, die sich bis zu 4 Stunden pro Tag ausdehnten. Dennoch soll die durchschnittliche tägliche fahrplanmässige Dienstzeit nur betragen haben:

Für Führer . . .	8,1 Stunden
„ Schaffner . . .	8,8 „

Dieses Resultat herauszudestillieren, war nur möglich, weil jede Minute Haltezeit nicht als Dienst angerechnet wurde und alle Arbeit im Depot usw. ebenfalls nicht zur Anrechnung kam. So verstanden es die Schönfärber, ein glänzendes Resultat zu erzielen.

Ein anderes Bild gibt uns schon wieder die Tatsache, dass nach diesen Erhebungen von den 33 000 Angestellten nur 3713 zusammenhängende Pausen von 8 Stunden und mehr täglich hatten. Es fielen dienstfreie Tage pro Monat:

3 und mehr für	82,3	Proz. der Angestellten
2 „ „ „	13,3	„ „ „
1 „ „ „	3,0	„ „ „

Dort, wo Tagelohn bezahlt wurde, das war in vielen Städten der Fall, ging der dienstfreie Tag auf Kosten des Personals.

Wohl infolge dieser Feststellungen hat dann das Ministerium für öffentliche Arbeiten am 26. September 1906 Bau- und Betriebsvorschriften erlassen, in denen der § 65 dieser Vorschriften bestimmt:

„1 Die tägliche Dienstdauer soll im monatlichen Durchschnitt einschliesslich der Ruhetage für Führer nicht mehr als 10 Stunden, für Schaffner und Bremser nicht mehr als 11 Stunden betragen. Bei einfachen Betriebsverhältnissen kann die durchschnittliche Dienstdauer bis zu dreizehn Stunden ausgedehnt werden.

Die einzelne Dienstschrift darf unter keinen Umständen mehr als 16 Stunden betragen. Schichten von solcher Ausdehnung sind nur zulässig, wenn sie keine anstrengende Tätigkeit erfordern und regelmässig durch längere Pausen unterbrochen werden. Die Dienstbereitschaft ist in die Dienstdauer einzurechnen. Als Dienstschrift gilt der Zeitraum, der zwischen zwei Ruhezeiten liegt, die eine Dauer von mindestens 8 Stunden haben. Pausen von geringerer Dauer als 30 Minuten sind in die Dienstschrift einzurechnen. Jeder im Betriebsdienste ständig beschäftigte Beamte soll monatlich min-

destens zwei Ruhetage haben. Bei einfachen Betriebsverhältnissen kann die Zahl der Ruhetage auf **einen** eingeschränkt werden. Als Ruhetag gilt eine Dienstbefreiung von mindestens 24 Stunden.

Letztere Bestimmung kann bei den den städtischen Strassenbahnen ähnlichen Kleinbahnen mit geringem Verkehr auf Antrag geändert werden.

2. Die zur Regelung der dienstlichen Anspruchnahme des gesamten Personals aufgestellten Dienstpläne sind in den Betriebsräumen des Unternehmers sichtbar auszuhängen oder auszulegen und auf Erfordern den Aufsichtsbehörden vorzulegen.“

Das ist alles an Strassenbahnerschutz, was bis auf den heutigen Tag in Preussen ein-, aber nicht durchgeführt ist.

Nach dem preussischen Schema hat auch Sachsen im Jahre 1907 Erhebungen veranstaltet. Die Angestellten wurden ebenfalls nicht befragt und die Betriebsleitungen haben über die f a h r p l a n m ä s s i g e n Arbeitszeiten ausgesagt. Die Folge dieser Erhebungen war, dass der königliche Kommissar des sächsischen Strassenbahnwesens folgende „interne Direktiven“ an die Betriebsleitungen erliess:

Motorwagenführer und Signalwärter sollen während eines Zeitraumes von drei Wochen nicht mehr als 200 Stunden, während eines und desselben Tages ohne mindestens zweistündige Zwischenpause nicht mehr als zehn Stunden, bei Gewährung einer derartigen Pause aber auch nicht mehr als 12 Stunden Dienst tun. Nur einmal innerhalb sieben Tagen ist die Erhöhung der Dienstzeit auf 14 Stunden zulässig. Dem ganzen Tagesdienste muss eine geschlossene Ruhezeit von mindestens 8 Stunden folgen.

Diejenige Zeit, während welcher das Personal zwar nicht beschäftigt wird, aber dienstfrei sein muss, wird mit dem halben Betrage als Dienstzeit gerechnet. Hierzu gehören alle Dienstpausen von 5—40 Minuten Dauer sowie Pausen über 40 Minuten ohne Ablösung. Dienstpausen unter 5 Minuten Dauer gelten als Dienstzeit, Pausen von mehr als 40 Minuten — mit Ablösung — als dienstfreie Zeit.

Einen Arbeiterschutz kann man solche Kautschukbestimmungen, die man notabene den Angestellten gar nicht mal bekanntgegeben hat, wirklich nicht nennen.

Das ist alles, was in Deutschland an behördlichem Schutz der Strassenbahner vorhanden ist.

Die Schweiz hat durch Bundesgesetz vom 27. Juni 1890 bestimmt, dass die Normalarbeitszeit für Tramwayangestellte täglich 12, bei unterbrochenem Betriebe 13 Stunden betragen soll. Ausserdem ist eine Mindestruhezeit von 8 Stunden festgesetzt. Dienstfreie Tage sind in Abständen von 10 bis 15 Tagen zu gewähren. 12 bis 13 Sonntage müssen jährlich dienstfrei sein. Ausserdem besteht eine neuere Verfügung des Bundesrates, wonach in Zukunft nur noch Wagen mit geschlossenen Perrons zugelassen werden sollen.

In Frankreich wurde am 15. Februar 1901 seitens des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ein Zirkular betreffend die Arbeitsdauer und Arbeitsruhe in Strassenbahnbetrieben an die Präfekten erlassen. Der Inhalt dieses Zirkulars war nicht zu ermitteln, vielleicht geben die französischen Kollegen dem internationalen Sekretariat darüber näheren Aufschluss.

Die famossten Strassenbahnerschutzbestimmungen weist Spanien auf. Dort müssen die Strassenbahner laut Gesetz vom 29. Juni 1901 Streiks vierzehn Tage vor der Arbeitseinstellung bei der Polizei anmelden. Dass die Polizei dann die Besorgung der notwendigen Arbeitswilligen für die Betriebe übernimmt, ist wohl so selbstverständlich, dass man darüber etwas im Gesetz zu bestimmen nicht für notwendig fand. Das ist auch die logische Ergänzung des Gesetzes, denn sonst wäre doch auch die verfügte Anmeldung eine gänzlich zwecklose und überflüssige Massregel.

Ob in den sonstigen Staaten Europas gesetzliche Bestimmungen und behördliche Verfügungen zum Schutze der Strassenbahnangestellten bestehen, konnte nicht ermittelt werden.

Für den Staat New York in der nordamerikanischen Union besteht ein Gesetz vom 30. April 1907, welches bestimmt, dass in Städten erster und zweiter Klasse die tägliche Arbeitszeit des Tramwaypersonals 10 Stunden nicht überschreiten darf. Diese Arbeitsdauer muss durch eine mindestens halbstündige Ruhepause unterbrochen sein. Ausnahmen von diesen Bestimmungen sind nur bei Unfällen zulässig.

Durch Gesetz vom 1. Dezember 1904 ist im selben Staate bestimmt:

„Vorder- und Hinterperron muss während der Monate Dezember bis März geschlossen sein, sodass das Personal gegen die Unbilden der Witterung geschützt ist.“

Bei Nichtinhaltung dieser Bestimmung wird eine Strafe von 25 Dollar pro Tag und Wagen angedroht.

Der Staat Louisiana hat durch Gesetz vom 8. Juli 1902 betreffs der Regelung der Arbeitszeit in Strassenbahnbetrieben bestimmt:

„Von 24 Stunden sollen 10 Stunden Arbeitszeit sein, letztere sollen sich auf 12 aufeinander folgende Stunden verteilen.“

Ausnahmen werden bei Unfällen und in dringenden Fällen zugelassen. Für Uebertretung dieser Bestimmungen wird eine Strafe von 50 Schilling oder Kerker resp. Gefängnis bis zu 2 Monaten angedroht.

Im Staate Massachusetts bestimmt ein Gesetz vom 7. Juni 1906, dass die tägliche Arbeitszeit der Strassenbahnangestellten nicht mehr als 10 Stunden betragen soll, die innerhalb 12 Stunden fallen müssen. Ausnahmen sind bei aussergewöhnlichem Verkehr gegen Entschädigung zugelassen.

Weiter sind gesetzlich festgelegt eine Arbeitszeit von 12 Stunden im Staate Pennsylvania, von 12 Stunden mit zwei halbstündigen Pausen im Staate New Jersey, von 12 Stunden im Staate Maryland und endlich von 12 Stunden im Staate Kalifornien. Im letzteren Staate wird auch noch durch Gesetz bestimmt, dass Ueberstunden nicht unter 30 Cents entlohnt werden dürfen. Auf Rhode Island ist eine Normalarbeitszeit von 10 Stunden festgesetzt, die aber durch gegenseitigen Vertrag verlängert werden kann. Ein Gesetz vom 2. Juni 1904 bestimmt im Staate Quebec Kanada den Abschluss der Plattformen elektrischer Wagen zum Schutze der Führer.

Wie wir sehen, ist der gesetzliche Schutz des Strassenbahnerpersonals noch überall sehr ungenügend, in den europäischen Staaten sogar noch auf ganz primitiver Stufe. Der Berufsorganisation bleibt also noch eine Riesenarbeit, will sie hier gründliche Remedur schaffen. Es gilt also für die Strassenbahner, sich gute Organisationen zu schaffen, wollen sie, dass in absehbarer Zeit Fortschritte

auf sozialpolitischem Gebiete für sie gemacht werden. Ein Fehler wäre es, wenn die Kollegen von der zweifellos fortschreitenden Kommunalisierung der Strassenbahnbetriebe in sozialpolitischer Hinsicht zu grosse Hoffnungen hegen würden. Auch den Kommunen sind die Strassenbahnen in erster Linie Goldquellen und nicht Wohlfahrtsanstalten.

Das neue Jahrhundert hat uns den Kraftwagen gebracht und mit ihm ist ein neuer Transportarbeiterberuf entstanden. Die Kraftwagenführer repräsentieren die modernsten Transportarbeiter. Der alte Kutscherberuf hat mit dem Ersatz der tierischen durch die mechanische Zugkraft viel von seiner Gemüthlichkeit verloren, an Stelle des geistesstumpfen Pferdekechtes ist aber ein hochwertiger, intelligenter Arbeiter getreten, dessen Tätigkeit weit verantwortungsvoller ist, der aber infolgedessen auch grössere Ansprüche auf die Gestaltung der Arbeitsverhältnisse macht. Von der Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit der Kraftwagenführer hängt heute zum recht wesentlichen Teil die Verkehrssicherheit der Grosstädte ab. Das Leben Hunderter Strassenpassanten ist dem Chauffeur jede Sekunde in die Hand gegeben und so läge es eigentlich im wohlverstandenen Interesse der Allgemeinheit, ihn durch gesetzliche Begrenzung seiner Arbeitszeit vor den Gefahren der Uebermüdung zu schützen. Es wäre dies eine der dringendsten Aufgaben der modernen Sozialgesetzgebung, zumal die Zahl der Verkehrsmittel mit mechanischer Zugkraft im rapiden Wachsen begriffen ist. So wurden nach der amtlichen Statistik am 1. Januar 1910 in Deutschland allein 41 727 Automobilfahrzeuge gezählt, 8214 mehr als im Jahre zuvor. Die gleiche Statistik sagt uns, dass im Jahre 1909 nicht weniger als 6063 schädigende Ereignisse durch Automobilverkehr erfolgt sind. Gegen die Führer wurde deswegen in 1467 Fällen das Strafverfahren eingeleitet. Es ist die alte juristische Geschichte, man drückt über die Ursache beide Augen zu und bestraft die Folgen. Statt dem Führer durch gesetzliche Beschränkung seiner Arbeitszeit die Möglichkeit zu geben, jederzeit mit frischer Kraft seinem schweren und verantwortungsvollen Berufe vorstehen zu können, unterlässt man dies und bestraft ihn dafür exemplarisch, wenn er durch lange Arbeitszeit übermüdet, im Zustande körperlicher und geistiger Abgespanntheit ein begreifliches Versehen begeht. Man sage nicht, der Beruf ist noch zu neu, es müssen erst Erfahrungen gesammelt werden, ehe die Gesetzgebung eingreifen kann. Das ist sicher nicht der Fall. Hat man doch in Deutschland und in Oesterreich bereits Haftpflichtgesetze geschaffen, nach welchen der Kraftwagenführer für alle durch seine Schuld herbeigeführten Unfälle mit seinem ganzen Vermögen haften muss. Ausserdem bedrohen diese im Automobiltempo geschaffenen Spezial- resp. Ausnahmegesetze den Führer für jede Unachtsamkeit im Dienste mit schweren Gefängnisstrafen und mit der Entziehung des Fahrscheins, ohne den er seinem Broterwerb nirgends nachgehen kann.

Die sozialdemokratische Fraktion des Deutschen Reichstages hat bei Schaffung des Automobilhaftpflichtgesetzes beantragt, der Bedrohung des Führers mit Strafen ein Korrelat in Form gesetzlich fixierter Arbeitszeit gegenüberzustellen, die bürgerliche Naivität hat dies glatt abgelehnt. Die Gelegenheit, den Kraftwagenführern einen gesetzlichen Schutz angedeihen zu lassen, war also in Deutschland wenigstens bereits gegeben. Daraus geht hervor, dass die heutige bürgerliche Gesellschaft ebenso wenig wie ihre Regierungen gesonnen sind, sozialpolitisch in die Arbeitsverhält-

nisse der Kraftwagenführer einzugreifen. Das ist in Deutschland so wie in allen anderen Staaten. Die hohen Herrschaften an der Spitze der bürgerlichen Gesellschaft und die Staatslenker selber wollen die Möglichkeit haben, ihre Chauffeure so lange täglich ausbeuten zu können, so lange sie dies gnädigst geruhen und deshalb wird man die Arbeitszeit der Kraftwagenführer nicht in den Bereich der gesetzlichen Beschränkung ziehen.

Auch die Kraftwagenführer sind also bezüglich des Schutzes ihrer Gesundheit und Erhaltung ihrer Arbeitskraft ganz auf das Wirken ihrer Berufsorganisation angewiesen, wie die übrigen Transportarbeiter zumeist auch.

Der im Verhältnis zu den anderen Branchen weitgehendsten gesetzlichen Beschränkung der Arbeitszeit erfreuen sich die Arbeiter des Handelsgewerbes. Die meisten zivilisierten Staaten, selbst Japan, haben die Zeit, in denen die Handelsgeschäfte behufs Verkehr mit der Kundschaft geöffnet sein dürfen, mehr oder minder eingeschränkt. Besonders weitgehend sind die diesbezüglichen Bestimmungen in den englischen Kolonien. So ist in Australien und Neu-Seeland ausser der vollständigen Sonntagsruhe der Sechsuhrladenschluss eingeführt. Ausserdem muss dort jedem Angestellten noch ein halber Tag in der Woche extra freigegeben werden.

In den englisch-südafrikanischen Staaten gilt die volle Sonntagsruhe, der Sechsuhrladenschluss und der Sonnabend-Mittagschluss. Das Gleiche ist in Kanada Gesetz. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist volle Sonntagsruhe und der Sechs- resp. Siebenuhrladenschluss eingeführt. Oesterreich hat die Siebenuhrsperr, teilweise beschränkte, teilweise volle Sonntagsruhe und die elfstündige Ruhezeit für Handelsarbeiter.

Ganz weit hinten hinkt Deutschland langsam nach. Hier gibt es obligatorischen Neunuhrladenschluss — nicht Geschäftsschluss —, fakultativen Achtuhrladenschluss. Ausserdem obligatorische, beschränkte Sonntagsruhe und ganz wenig fakultative, volle Sonntagsruhe. Und noch eins, zum Mittag muss den Handelsarbeitern eine Pause von  $1\frac{1}{2}$  Stunden freigegeben werden.

Es würde an dieser Stelle zu weit führen, auf die Details der Schutzgesetze in den einzelnen Staaten betreffend die Handelsangestellten einzugehen. Festgestellt soll nur werden, dass alle diese Schutzgesetze einem Messer ohne Klinge gleichen, nicht oder nur recht mangelhaft ausgeführt werden, sobald nicht starke Gewerkschaften der Handelsarbeiter für die unerlässlich notwendige Kontrolle sorgen. In Deutschland speziell haben wir fast überall die Erfahrung gemacht, dass unsere sonst so schneidige Polizei gegenüber den Ausbeutern der Handelsarbeiter fast mehr als nachsichtig sein kann. Auf dem Handelsarbeiterkongress, der 1906 in Berlin getagt hat, ist von den verschiedensten Rednern behauptet worden, die Polizei nehme die Augen immer links, wenn nach acht Uhr abends oder während der Sonntagsruhezeit rechts ein offener Laden sei. Aus diesem Grunde fordert die Handelsarbeiterschaft die Einsetzung amtlicher Handelsinspektoren, deren Hauptaufgabe die Ueberwachung der Innehaltung gesetzlicher Bestimmungen zum Schutze der Handelsarbeiter sein müsse.

Aufgabe der gewerkschaftlichen Organisation im Berufe muss es sein, neben dem direkten Kampfe um bessere Arbeitsverhältnisse den gesetzlichen Arbeiterschutz un-

ablässig zu fördern. Eine moderne Gewerkschaftsorganisation muss eben alle Mittel in Bewegung setzen, die geeignet sind, den Interessen ihrer Angehörigen zu dienen und sie zu fördern. Es wäre ein grosser Fehler, wollten wir nicht ebensogut den Hebel der Gesetzgebung für unsere Berufsinteressen nach bester Möglichkeit ausnützen, wie es ein Fehler wäre, sich nur auf die sozialpolitische Gesetzgebung zu verlassen. Deshalb gilt es für die Berufskollegen, sich politisch ebenso zu betätigen wie gewerkschaftlich und nicht, wie es leider in manchen Ländern der Fall ist, die politische Arbeit als Nebensache zu betrachten. Zwei Pferde ziehen immer mehr wie eines und doppelte Arbeit führt in der halben Zeit zum Ziel.

Zum Schluss darf ich wohl noch einen Wunsch äussern, der geeignet ist, unsere Waffen stets blank zu erhalten und unsere Rüstung zu vervollständigen. Die Kollegen in allen Ländern werden gebeten, alle Vorkommnisse auf dem Gebiete der beruflichen Arbeiterschutzgesetzgebung dem internationalen Sekretariat zu melden und ihm alle diesbezüglichen Gesetze und Verordnungen abschriftlich mitzuteilen. Dadurch wird das internationale Sekretariat in den Stand gesetzt, jederzeit die zum Kampfe um gesetzliche Verkürzung der Arbeitszeit notwendigen Unterlagen den Kollegen im Bedarfsfalle zur Verfügung stellen zu können.

Diese Ausführungen dürften zur Begründung der von mir vorgeschlagenen Resolution genügen. Diese Resolution selbst soll den Kollegen und Organisationen aller Nationen ein bescheidener Fingerzeig sein, welche Forderung wir an die nationalen Gesetzgebungen zu stellen haben. Es soll dies aber keine Schablone sein, sondern nur ein grosser Umriss dessen, in welchen Bahnen wir auf dem Gebiete der Sozialpolitik für das Wohl unserer Kameraden und Mitglieder zu arbeiten haben. Damit hat dann der internationale Transportarbeiterkongress einen weiteren Stein dem grossen Baue der internationalen Solidarität eingefügt. Es ist ein solider Eckstein der das Ganze festigt und dauerhafter macht.

Die auf das Referat bezügliche Resolution wird einstimmig angenommen. Die Resolution lautet:

Der VII. Internationale Transportarbeiter-Kongress in Kopenhagen, die rechtmässige Vertretung einer halben Million organisierter Transportarbeiter in Amerika und Europa, fordert die Parlamente und Regierungen der zivilisierten Staaten auf, zwecks der überall stets notwendiger werdenden erhöhten Verkehrssicherung und zum Schutze der Verkehrsarbeiter eine gesetzliche Regelung der Verhältnisse im Verkehrsgewerbe herbeizuführen. Die Arbeitszeit ist gesetzlich zu normieren: auf 9 Stunden für erwachsene, im Fuhrgewerbe tätige Arbeiter und Kutscher, auf 8 Stunden für Arbeiter und Kutscher im Fuhrgewerbe unter 18 Jahre, auf 8 Stunden für Kraftwagenführer, auf 8 Stunden für Strassenbahnführer und Schaffner. Der Kongress fordert ferner von der Gesetzgebung gesetzliche Festlegung eines Ruhetages von 36 Stunden in der Woche und Einsetzung von Aufsichtsbehörden zur Ueberwachung der Verkehrsbetriebe analog den Grubeninspektoren. Zur Erreichung dieser Ziele fordert der Kongress alle Verkehrsarbeiter auf, bei Parlamentswahlen nur derjenigen politischen Partei ihre Stimme und ihre Unterstützung zu gewähren, die dafür Garantien bietet, dass ihre Vertretung im Parlament für die gesetzliche Verwirklichung unsrer Forderungen votiert.

Als letztes Referat ist Punkt 3c der Tagesordnung:

## **Stand, Anwendung und Einfluß der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage der Verkehrsarbeiter (Eisenbahner)**

vorgesehen. Referent: L. Brunner-Berlin.

**Brunner:** Was den Stand der internationalen Gesetzgebung hinsichtlich des Rechtsverhältnisses der Eisenbahner betrifft, so ist vorweg zu bemerken, dass die Gesetzgebung in den letzten Jahren bedeutenden Veränderungen unterworfen war. Es ist unmöglich und auch nicht meine Absicht, an dieser Stelle einen genauen Ueberblick über den Stand der hier in Frage stehenden Gesetzgebung zu geben. Es kann sich nur darum handeln, in grossen Umrissen ein Bild zu entwerfen von den gesetzgeberischen Massnahmen der letzten Jahre und dem Stande der die Rechtsverhältnisse der Eisenbahner regelnden Gesetzgebung.

Es ist zu unterscheiden zwischen der privatrechtlichen und der öffentlich-rechtlichen Stellung des Eisenbahnpersonals. Ist die erstere auch von besonderem Einfluss auf die soziale Lage der Eisenbahner, so erscheint mir doch die letztere als der wichtigere Teil, und diesem will ich hier besondere Beachtung schenken.

Es würde, wie schon gesagt, auch zu weit führen, wollte man alles, was die rechtliche und soziale Lage der Eisenbahner berührt, hier in einem Referat zur Erörterung bringen.

In erster Linie handelt es sich um die Frage des **Koalitionsrechts**, dem die Gesetzgebung einer Reihe von Staaten während der letzten Jahre ihre Aufmerksamkeit zuwandte. Man spricht von einer Streikgefahr, die in den letzten Jahrzehnten eine derartige geworden sei, dass die Regierungen sich pflichtgemäss die Frage vorlegen müssten, wie den dadurch entstehenden Gefahren für das öffentliche Wohl zu begegnen sei.

Dass eine solche Streikgefahr in Wirklichkeit bestand oder noch besteht, der zu begegnen gesetzgeberische Massnahmen ergriffen werden mussten, wage ich zu bestreiten. Es kann aber nicht bestritten werden, dass alle zurzeit bestehenden Gesetze nicht geeignet sind, den Ausbruch eines Eisenbahnerstreiks oder die Anwendung anderer Machtmittel zur Erringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen oder zur Erreichung politischer Vorteile für die Arbeiterklasse zu verhindern.

Bei den gesetzlichen Massnahmen gegen die sogenannte Streikgefahr beschränkten sich die Regierungen auch nicht lediglich auf die Sicherstellung der Eisenbahnbetriebe, vielmehr ging man vielfach dazu über, auch von den sonstigen öffentlichen oder gemeinnützigen Betrieben, so insbesondere vom Postverkehr und von der Licht- und Wasserversorgung den Streik fernzuhalten oder dessen Anwendung zu erschweren.

Je nachdem es sich nun um Arbeiter in Privat- oder in Staatsbetrieben handelt, suchte man im allgemeinen die Frage verschieden zu lösen. Im allgemeinen bewegen sich die gesetzlichen Massnahmen in zwei Richtungen. Entweder es wurden Schieds- und Einigungseinrichtungen geschaffen, die den Streik verschieben, verbieten oder unmöglich zu machen suchen, oder — was besonders und naturgemäss für Staatsbetriebe zutrifft — man suchte das Heil in der Ausdehnung des Beamtencharakters auch auf die Arbeiter.

Diese beiden Richtungen ergeben sich bei einer Durchprüfung der einschlägigen Gesetzgebung als die beiden Hauptlinien.

Werfen wir nun kurz einen Blick auf den Stand dieser Gesetzgebung in den verschiedenen Ländern. Wir beginnen mit dem Lande, in dem der Streik ganz allgemein durch die Gesetzgebung ausgeschaltet werden soll.

### Australien.

Eine Sondergesetzgebung für öffentliche Betriebe besteht in diesem Lande nicht. Man ist dort ganz generell in der Gesetzgebung mehr oder weniger zu einem Streikverbot gelangt. Wo der Streik an sich verboten und strafbar ist, da bedarf es allerdings eines Verbots des Streiks in öffentlichen Betrieben nicht mehr.

Dass gerade in Australien das Streikrecht der Arbeiter aufgehoben ist, liegt in den politischen Verhältnissen dieses Landes begründet. Dort hat die Arbeiterschaft nicht geringen Einfluss auf die Gestaltung der Gesetzgebung, und die Organisationen der Arbeiter sind dort nicht nur anerkannt, sondern als eine Notwendigkeit empfunden worden. Die ganzen australischen Gesetze gehen von dieser Notwendigkeit aus und betrachten sie als die Vorbedingung für das Wirken ihrer Einrichtungen. So gewähren sie z. B. auch den organisierten Arbeitslosen vorzugsweise Beschäftigung, wenn diese mit nicht-organisierten konkurrieren, und den Arbeitgebern ist bei Strafe von 100 Mark verboten, einen Arbeiter zu entlassen, weil er einer Organisation angehört. Der Einfluss der Arbeiter auf die Gesetzgebung fand darin besonderen Ausdruck, dass neben dem Streikverbot eine umfassende positive Regelung der Arbeitsbedingungen der Arbeiter unter staatlicher Autorität einhergeht.

In den Einrichtungen zur Regelung der Arbeits- und Lohnverhältnisse in Australien sind zwei Systeme zu unterscheiden: Die Lohnämter (Wage Boards) und das System der Einigungsämter und Schiedsgerichte.

Es ist nicht uninteressant, den Gang dieser Gesetzgebung näher zu betrachten, doch muss ich hier auf ein näheres Eingehen verzichten. Es sei hier nur folgendes erwähnt:

Das für den australischen Staatenbund im Dezember 1904 erlassene Gesetz, betr. Vermittlung und Schiedssprechung zur Verhütung und Schlichtung gewerblicher Streitigkeiten, die sich über die Grenzen eines Einzelstaates hinaus erstrecken, ist in allen wesentlichen Punkten für ganz Australien, mit Ausnahme von Neuseeland, heute noch massgebend. Das Gesetz hat den Zweck:

1. Aussperrungen und Streiks infolge gewerblicher Streitigkeiten zu verhüten
2. einen Bundesgerichtshof zur Vermittlung und Schiedssprechung einzusetzen, dem die Gerichtsbarkeit zur Verhütung und Schlichtung gewerblicher Streitigkeiten zusteht;
3. für die Ausübung der Gerichtsbarkeit durch den Gerichtshof in vermittelndem Sinne Sorge zu tragen, sodass gütliche Vereinbarungen zwischen den Parteien erzielt werden;
4. beim Misslingen gütlicher Vereinbarungen zwischen den Parteien für die Ausübung der Gerichtsbarkeit durch den Gerichtshof in Form eines zutreffenden Urteils Sorge zu tragen;
5. den Staaten zu ermöglichen, gewerbliche Streitigkeiten dem Gerichtshofe zu überweisen und das Zusammenarbeiten des Gerichtshofes mit den ge-



werblichen Behörden der Einzelstaaten in gegenseitiger Unterstützung zu fördern;

6. die Organisation von vertretenden Körperschaften der Arbeitgeber und Arbeitnehmer und die Ueberweisung gewerblicher Streitigkeiten an den Gerichtshof durch Organisationen zu erleichtern und zu fördern, und zu ermöglichen, dass solche vertretenden Körperschaften der Arbeitgeber und Arbeitnehmer für die Organisationen im Sinne dieses Gesetzes erklärt werden;
7. für den Abschluss und die Durchführung gewerblicher Vereinbarungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern über gewerbliche Streitigkeiten Sorge zu tragen.

Das Gesetz enthält Bestimmungen über die Verhütung von Aussperrungen und Streiks. Keine Person oder Organisation darf wegen einer gewerblichen Streitigkeit irgend etwas wie eine Aussperrung oder einen Streik unternehmen, oder eine Aussperrung oder einen Streik fortsetzen. Strafe 1000 £.

Der dritte Teil des Gesetzes enthält die Bestimmungen über die Einsetzung des Gerichtshofes, die Jurisdiktion, die Ausübung der Gerichtsbarkeit und die besonderen Vollmachten des Gerichtshofes und der Präsidenten.

Der vierte Teil handelt von der Durchführung der Verfügungen und Urteile. Um den Verfügungen und Urteilen Nachachtung zu verschaffen, sind empfindliche Strafen bis 100 £ oder 3 Monate Gefängnis festgesetzt. Auch kann gegen Eigentum einer Organisation, oder gegen Eigentum, an welchem eine Organisation mit Gewinn beteiligt ist, sei dasselbe in Verwaltung von Bevollmächtigten oder in anderer Hand, mit der Pfändung vorgegangen werden.

Teil V des Gesetzes enthält die Vorschriften für die Registrierung der Organisationen, und die Bestimmungen über die Anerkennung der Organisationen als Interessenvertretung und über die Organisationen im allgemeinen.

Das ganze Gesetz hat einen zwingenden Charakter; es enthält das völlige Verbot des Streiks und der Aussperrung wegen gewerblicher Streitigkeiten und den obligatorischen Schiedsspruch.

In

### Neuseeland

wurde die schiedsgerichtliche Gesetzgebung schon 1894 begonnen, seitdem aber wiederholten Aenderungen unterworfen. Seit Inkrafttreten der Novelle von 1908 ist eine grundlegende Aenderung eingetreten. Die Distrikt Boards of Conciliation (ständige Bezirkseinigungsämter), sind durch „Industrial Councils“ (Industrieräte) ersetzt worden. Seit Anfang 1909 ist der Rechtszustand folgender:

Registrierung der Organisationen. Nur in das Register eingetragene Vereine sind verhandlungsfähig. Für das ganze Land ist ein Registerbeamter bestellt und Einigungskommissare für Gewerbebezirke, die für jeden Streifall einen Einigungsrat aus der gleichen Zahl der Arbeiter und Arbeitgeber bilden, der jedoch nur gütliche Verständigung anbahnen kann. Die höchste Instanz ist der Schiedsgerichtshof. Dieser besteht aus drei vom Gouverneur zu ernennende Mitglieder. Zwei davon auf Vorschlag der Berufsvereine. Ihre Amtsdauer beträgt 3 Jahre. Der Spruch des Schiedsgerichtshofes ist zwingend, die Nichtbefolgung wird bestraft. Der Streik ist nur verboten während der Verhandlungen und nach den Verhandlungen, wenn ein Schiedsspruch oder Tarifvertrag vorliegt. Verbotene Streiks und Aussper-

rungen werden bestraft. Zur Verhütung der Streiks in Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerken, Eisenbahnen, Strassenbahnen, Fähren, sowie in Gewerben für Kohlen-, Milch- und Fleischbesorgung sind verschärfte Vorschriften erlassen. Jeder geplante Streik, auch wenn er an sich nicht verboten ist, muss 14 Tage vorher der Gegenpartei angezeigt werden. Zuwiderhandlungen sind mit hohen Strafen bedroht, die für Berufsvereine 500 £ betragen und ausserdem kann auf Aufhebung der Registrierung erkannt werden, was gleichbedeutend ist, mit der vollständigen Lahmlegung der Organisation.

In

### **Neu-Südwaales**

ist der Streik nicht nur ganz allgemein während der Anhängigkeit einer Streit-sache vor dem Schiedsgerichtshof verboten, sondern auch vorher, bevor nicht eine angemessene Zeit verlossen ist, um die Sache anhängig zu machen. Zu-widerhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu 20 000 Mark oder mit Gefängnis bis zu zwei Monaten bestraft.

In Südastralien dürfen Streiks nicht stattfinden bei Arbeitsstreitig-keiten, deren Beilegung dem Schiedsgerichtshof obliegt und in West-Australien besteht das völlige Verbot von Streiks und Aus-sperrungen.

Was damit erreicht werden soll, wird in Wirklichkeit nicht erreicht. Durch das Verbot des Streiks soll erreicht werden, dass die öffentlichen Interessen nicht gestört werden. Da es aber nicht möglich ist, von einer Organisation, die kein Vermögen besitzt, die hohen Strafen einzuziehen, oder sie gar ins Gefängnis zu stecken, so ist es auch trotz aller Verbote nicht möglich, den Streik zu verhindern.

In den

### **Vereinigten Staaten von Amerika**

besteht seit 1898 das Gesetz betreffend die Eisenbahnen und ihre Angestellten. Bei Ausbruch von Streitigkeiten zwischen einer Eisenbahngesellschaft und ihren Angestellten müssen der chairman der interstate Commerce-Commission und der Commissioner of Labor sich mit den Parteien in Verbindung setzen und eine gütliche Beilegung herbeizuführen suchen. Gelingt das nicht, so ist der Streit einem Schiedsgericht (board of Arbitration) zu unterbreiten. Das Schieds-gericht besteht aus drei Mitgliedern. Jede Partei ernennt ein Mitglied, beide zusammen wählen ein drittes Mitglied hinzu, das dann auch den Vorsitz führt. Gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts ist Berufung an das Bezirks-gericht und Bezirks-Appellationsgericht zulässig. Letzteres ent-scheidet endgültig. Die Einhaltung des Schiedsspruches ist erzwingbar. Während der Verhandlungen darf kein Angestellter entlassen werden, auch darf kein Streik oder Aussperrung inszeniert werden. Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten sind Privatbahnen und die Aufsicht über den Verkehr untersteht nicht der Unionsregierung, sondern den Regierungen der Einzelstaaten. Der Unions-regierung fehlt jede Kontrolle der Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, was für die zweckmässige Durchführung des Gesetzes Voraussetzung sein sollte. Dass auch dieses Gesetz den Streik der Eisenbahner nicht unter allen Umständen ver-hindert, hat sich wiederholt und erst in der neuesten Zeit wieder gezeigt. 1907 wurde allerdings der Streik in Chicago durch das Gesetz verhindert.

Schiedsgerichtliche Institutionen zur Beilegung von Streitigkeiten in Eisenbahnbetrieben und anderen gemeinnützigen Betrieben bestehen auch in

### Kanada.

1. Railway Disputes Act 1903.

2. Industrial Disputes Investigation Act 22. März 1907.

Das Gesetz unterscheidet zwei Instanzen: Ausschüsse zur Untersuchung und Vermittelung und Schiedsgerichte.

Hier ist der Minister berechtigt, sobald ein Streit zwischen einer Eisenbahngesellschaft und ihren Angestellten ausbricht oder auszubrechen droht, aus eigener Initiative ein Versöhnungskomitee einzusetzen, oder es erfolgt die Einsetzung desselben auf Antrag einer der Parteien. Die Parteien haben je ein Mitglied zu ernennen und beide ernannten Mitglieder wählen sich einen Vorsitzenden. Ist eine Verständigung nicht möglich, so ist der Minister berechtigt, eine schiedsgerichtliche Entscheidung herbeizuführen. Das Schiedsgericht besteht ebenfalls aus drei Personen. Mit Zustimmung beider Parteien kann das Versöhnungskomitee als Schiedsgericht eingesetzt werden. Ein Zwang zur Unterwerfung unter den Spruch des Schiedsgerichts besteht nicht. Das Verfahren aber ist obligatorisch.

Die Grundsätze dieses Gesetzes sind in dem Industrial Disputes Investigation Act 1907 beibehalten und entsprechend motiviert auf Bergwerke, Verkehr und sonstige öffentliche Betriebe ausgedehnt worden.

Was das kanadische Gesetz von dem Gesetz der Vereinigten Staaten wesentlich unterscheidet, ist, dass in den Vereinigten Staaten der Schiedsspruch obligatorisch und vollstreckbar ist, während in Kanada der Schiedsspruch für die Parteien nur bindend ist, wenn beide ihn anerkannt haben.

In

### Argentinien

ist die schiedsgerichtliche Gesetzgebung in allen wesentlichen Punkten dem Gesetz der Vereinigten Staaten von Amerika nachgebildet. Das Gesetz betreffend Schieds- und Einigungsämter wurde 1904 erlassen. Einen Konflikt zwischen den Maschinisten und Heizern und der Eisenbahngesellschaft „Gran Oeste“ nahm die Regierung zum Anlass, 1907 zwei weitere Gesetzentwürfe einzubringen und zwar einen zur Unterdrückung von Streiks in öffentlichen Betrieben, welche vom Staat selbst verwaltet oder reguliert werden, und einen weiteren betreffend Schiedsgerichte für Konflikte, welche im Verkehrsgewerbe entstehen.

Die jüngste Gesetzgebung Argentinien bewegt sich in zwei Richtungen: in der Beamten-Gesetzgebung und der Schaffung von Einrichtungen für obligatorischen Schiedsspruch.

Die Angestellten, Agenten oder Arbeiter, welche zu dem Betriebspersonal gehören, traten in das Verhältnis der Staatsbeamten. Wer ohne gesetzlichen Grund zusammen mit anderen die Weiterarbeit im Betriebe, dem er zugeteilt ist, verweigert oder ihn verlässt oder sich weigert, seinen Dienst wieder aufzunehmen und fortzuführen, wird entlassen, abgesehen von den etwa folgenden kriminellen Strafen. Beamte und Angestellte, welche in irgendeiner Form zum Verlassen eines öffentlichen Betriebes oder zur Störung desselben auffordern, werden mit Haft bis zu 3 Monaten bestraft. War die Aufforderung von Erfolg;

so tritt Bestrafung bis zu einem Jahre ein. Die Arbeiter in öffentlichen Betrieben werden in diesem Gesetz zu Beamten gestempelt, aber der Staat zieht nicht die Konsequenzen und stellt die Arbeiter sicher vor Ausbeutung und Unterdrückung. Der zweite Gesetzentwurf regelt die Einrichtung obligatorischer Schiedsgerichte für Betriebe des Land- und Wasserverkehrs, die von Privatunternehmern betrieben werden. Die Parteien müssen eine zeitliche Verständigung herbeizuführen suchen. Gelingen sie hierbei zu keinem Ergebnis, so ordnet der Vorsitzende des Arbeitsamtes das Schiedsverfahren an. Der Schiedsspruch gilt für ein Jahr nach seiner Verkündung. Die Anerkennung des Schiedsspruches kann nicht erzwungen werden, doch dürfen die Arbeiter in den nächsten drei Monaten ohne vorherige einmonatliche Kündigung den Dienst nicht verlassen. Den Betriebsinhabern ist bei Strafe verboten, ihren Arbeitern die Zugehörigkeit zu einer Organisation zu untersagen.

In denselben beiden Richtungen, Erklärung der Arbeiter zu Beamten und Einrichtungen für obligatorischen Schiedsspruch, bewegt sich die Gesetzgebung in

### Italien.

Hier kommt das Gesetz vom 22. April 1905, betreffend die Verstaatlichung der Eisenbahnen, und der Gesetzentwurf vom 30. November 1907, betreffend den Arbeitsvertrag und die Beendigung von Arbeitsstreitigkeiten in öffentlichen Betrieben, die von Privatunternehmern versehen werden, in Betracht.

Den Anlass zu ihren gesetzgeberischen Massnahmen nahm die Regierung aus dem Streik der Eisenbahner im Jahre 1904. Durch das Gesetz von 1905 wurden die Eisenbahner Staatsbedienstete mit all deren Rechte und Pflichten. Der Art. 17 bestimmt, das mit dem 1. Juli 1905 das Personal der drei verstaatlichten Eisenbahnnetze, das mittelländische, das sizilische und das adriatische, in den Dienst und die Abhängigkeit der Verwaltung der Staatsbahnen tritt: „Das ständige und das auf Probezeit übernommene Personal der vom Staat übernommenen Bahnen behält seinen bisherigen Rang und Einkünfte. Die übernommenen Personen haben Anspruch auf Pensionen und Unterstützung, letztere entsprechend den Bestimmungen der Kassen, zu welchen sie vorher gehört haben.“ In Art. 18 heist es: „Alle bei den Staatseisenbahnen beschäftigten Personen, von welchen im vorhergehenden Artikel die Rede war, werden ohne Unterschied von Rang und Stellung als öffentliche Beamte betrachtet; es bestehen für sie zu Recht, die disziplinarischen Bestimmungen und die Rechtsgarantien der Verordnung vom 4. August 1902. Diejenigen, welche freiwillig ihre Stellung aufgeben oder nicht antreten, oder ihre eigenen Interessen in einer Weise fördern, welche geeignet ist, die Fortdauer und Regelmässigkeit des staatlichen Eisenbahndienstes zu unterbrechen oder zu stören, sind als entlassen zu betrachten und dementsprechend zu ersetzen.“

Im Gegensatz zur Gesetzgebung anderer Staaten entzieht das italienische Gesetz den Eisenbahnern nicht nur das Streikrecht, sondern es anerkennt gleichzeitig auch die Verpflichtung des Staates, die Arbeitsverhältnisse des Personals zu regeln und zu überwachen. Diese Verpflichtung kommt besonders auch in dem Gesetz von 1907 zur Geltung, in dem der Staat sich eine Kontrolle der Arbeitsbedingungen in den von Privatunternehmern geleiteten öffentlichen und gemeinnützigen Betrieben sichert. Auch den noch nicht verstaatlichten Eisenbahnen ist die Verpflichtung auferlegt, die Normen für eine gleichmässige und

gerechte Behandlung des Personals dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen. Das gleiche gilt für alle Betriebe, die im Auftrage der Regierung Arbeiten auszuführen haben.

Aber auch diese gesetzliche Regelung ist nicht geeignet, den Streik in öffentlichen Betrieben und den Streik der Eisenbahner im besonderen zu verhindern, das haben die Vorgänge in Italien 1907 und in neuerer Zeit bewiesen.

### In **Frankreich**

gibt es zurzeit noch kein Gesetz, das den Arbeitern in öffentlichen oder staatlichen Betrieben die Anwendung des Streiks verbietet oder einzuschränken sucht. Nach den bestehenden Gesetzen ist der Streik auch den Staatsbeamten erlaubt. Die Regierung hat allerdings auch schon Versuche unternommen, das Koalitionsrecht einzuschränken, ist damit aber stets abgefallen. So brachte im März 1907 die Regierung einen Gesetzentwurf ein, der sich mit der Regelung der Rechte der Staatsbeamten befasste und die Koalitionsfreiheit der Beamten erheblich einzuschränken suchte. Sogleich nach Veröffentlichung des Entwurfs entfalteten die Beamten eine grosse Protestagitation und die Regierung sah sich zum Rückzug genötigt.

Im Dezember 1907 ging der Deputiertenkammer ein neuer Gesetzentwurf zu, betreffend kollektive Arbeitstreitigkeiten und obligatorischen Schiedsspruch. Auch dieser von der Commission de Travail eingebrachte Entwurf stiess auf Widerstand. Die Regierung wird sowohl in der Beamtengesetzgebung wie in der schiedsgerichtlichen Gesetzgebung ihren Willen durchzusetzen suchen. Durch alle kapitalistischen Staatswesen geht nun einmal dieser „moderne“ Zug, der sich in der Beschneidung der Rechte der Arbeiterklasse bemerkbar macht, da möchte auch Frankreich nicht zurückstehen. Da aber dem Streben nach Einschränkung des Koalitionsrechts und Schaffung eines besonderen Beamtenrechts der einheitliche Wille der organisierten Arbeiter und Beamten gegenübersteht, dürfte es in Frankreich nicht so leicht zur gesetzlichen Knebelung der Berufsorganisationen kommen. Den Streik wird man jedenfalls auf gesetzlichem Wege in Frankreich nicht beseitigen.

### In **Ungarn**

ist infolge des Vorgehens der Regierung die Organisation der Eisenbahner vollständig vernichtet worden. Auch die ungarische Regierung glaubte die öffentlichen Interessen durch eine Knebelung der Angestellten in öffentlichen Betrieben wahrnehmen zu müssen. Um Streiks in Eisenbahnbetrieben unmöglich zu machen, brachte sie 1907 zwei Gesetzentwürfe ein, von denen einer die Gehaltsverhältnisse der Eisenbahner und der zweite die Dienstpragmatik regelt. Das Gesetz über die Dienstpragmatik erstreckt sich über sämtliche Eisenbahnen und deren Angestellte. Das Personal besteht danach aus ständig und provisorisch Bediensteten. Bei Anwendung der Strafgesetze werden beide Kategorien als öffentliche Beamte betrachtet. Bekanntlich wurden 1904 die Führer des Eisenbahnerstreiks von der Anklage der Verletzung der Art. 480, 481 St.-G.-B. freigesprochen, nachdem der Gerichtshof in Budapest entschieden hatte, dass die Angestellten der ungarischen Staatseisenbahnen nicht als Staatsbeamte anzusehen seien. Die Erklärung zu Staatsbeamten hat für die ungarischen Eisenbahnbediensteten die Bedeutung, dass sie wegen Nichterfüllung der Amtspflicht mit Gefängnis bis zu 3 Monaten bestraft werden können. Wird die Pflichterfüllung infolge Ver-

abredung zweier oder mehrerer Beamten verweigert, so tritt Kerkerhaft bis zu 3 Jahren ein. Die Bildung von Vereinen jeder Art ist den Eisenbahnern nur mit Zustimmung des Handelsministers gestattet. Verboten ist die Teilnahme an Vereinen, deren Bestrebungen vaterlands- oder volksfeindlich sind oder nach Ansicht des Ministers mit den Interessen des Eisenbahndienstes nicht in Einklang stehen. Passive Resistenz gilt als Dienstvergehen und wird mit Dienstentlassung bestraft. Bedienstete, die aus einem verbotenen Verein auf eine an sie ergangene Aufforderung hin nicht binnen 15 Tagen austreten, gelten ohne weiteres als entlassen. Das ist die Unterdrückung des Koalitionsrechtes, das ist die Entrechtung der Eisenbahnbediensteten in jeder Form. Das Vorgehen der Regierung ähnelt dem der italienischen Regierung, nur zeigt die ungarische Regierung weniger Konsequenz aber desto grössere Rücksichtslosigkeit. Trotz dieser gewaltsamen Unterdrückung der Organisation war es den ungarischen Eisenbahnern in neuerer Zeit wieder möglich, Organisationen zu errichten, die gute Fortschritte machen, aber öffentlich sich nicht betätigen können.

Auch in

### Holland

musste ein Streik die Veranlassung zur Entrechtung der Eisenbahner und zur Vernichtung ihrer Organisationen abgeben. Nach dem verlorenen Streik im Jahre 1903 kam die Regierung mit mehreren Gesetzentwürfen heraus. Zunächst wurden durch Beschluss vom 7. April 1903 die Vorschriften für den Dienst auf den Eisenbahnen ergänzt und wesentlich zuungunsten der Bediensteten geändert. Am 11. April kamen zwei Gesetzentwürfe. Der erste und wichtigste zur Ergänzung und Aenderung des Strafgesetzbuches, und der zweite zur Untersuchung der Rechtsverhältnisse und der Arbeitsbedingungen des Personals der Eisenbahnbetriebe. Das Gesetz zur Ergänzung des Strafgesetzbuches kam sehr schnell zustande, wodurch die Beteiligung an einem Eisenbahnerstreik unter Strafe gestellt wurde. Die bezüglichen Bestimmungen lauten:

„Der Beamte oder irgendeine im öffentlichen Eisenbahnverkehr dauernd oder vorübergehend angestellte Person, die nicht zum Personal einer ausschliesslich mit beschränkter Fahrgeschwindigkeit betriebenen Eisenbahn gehört, der oder die in der Absicht, in der Ausübung eines öffentlichen Dienstes oder in dem öffentlichen Eisenbahnverkehr ein Hemmnis zu verursachen, oder fortbestehen zu lassen, es unterlässt oder auf befugterweise erteilten Auftrag sich weigert, eine Arbeit zu verrichten, zu der er oder sie sich ausdrücklich oder kraft des Dienstverhältnisses verpflichtet hat, wird mit Gefängnis bis zu 6 Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 300 Fl. bestraft.“

„Wenn 3 oder mehr Personen infolge einer Verschwörung das im vorigen Artikel bezeichnete Vergehen verüben, so werden die Schuldigen sowie die Anführer oder Anstifter der Verschwörung mit Gefängnis bis zu 2 Jahren bestraft.“

Es ist dann weiter die Bestimmung getroffen, dass, wenn die Absicht, den Eisenbahnverkehr zu hemmen, erreicht wird, die Strafe auf 1 Jahr und bei Verabredung von 3 oder mehr Personen bis zu 4 Jahren erhöht werden kann.

In Holland hat man also, um einen Eisenbahnerstreik unmöglich zu machen, nicht den Weg der Sondergesetzgebung eingeschlagen, sondern versucht, dies auf dem Wege des Ausbaues der Strafgesetzgebung zu erreichen. Gleichzeitig ist man auch mit der Festlegung der Arbeitsbedingungen vorgegangen. Durch Gesetz vom 21. Juli 1903 sind diesbezügliche Bestimmungen für das Personal der

holländischen Eisenbahnen erlassen worden und ausserdem wurden Schiedsgerichte geschaffen, die jedoch nicht zuständig sind für Kollektivstreitigkeiten, sondern nur für Beschwerden des einzelnen Angestellten über Strafen, welche auf Grund der alten und neuen Bestimmungen erfolgen. Dass die Regierung in Holland trotz dieser neuen Gesetze einen Streik der Eisenbahner nicht ganz als ausgeschlossen ansieht, geht daraus hervor, dass durch ein anderes Gesetz eine Militär-Eisenbahnabteilung eingerichtet wurde, um auch abgesehen von Kriegszeiten den Eisenbahnverkehr aufrecht erhalten zu können.

### Die

### Schweiz

hat in dem Wehrgesetz vom 11. Dezember 1907 ein Mittel geschaffen, das geeignet ist, den Streik der Eisenbahner zu erschweren. Zehn Jahre früher, im Jahre 1897, nahm die Bundesversammlung eine ablehnende Haltung gegenüber der Einschränkung des Streikrechts ein. Ein dahingehender Antrag wurde abgelehnt, nachdem der Chef des Post- und Eisenbahndepartements erklärt hatte, die Frage könne nicht dadurch gelöst werden, dass man etwa die Organisationen der Arbeiter verbiete, die Presse der Eisenbahner beaufsichtigen und die Versammlungen aufheben lasse.

Jetzt hat, wie gesagt, die Bundesregierung eine andere Haltung eingenommen. Der Art. 202 der „Militärorganisation“ bestimmt, dass der Bundesrat die Beamten, Angestellten und Arbeiter der öffentlichen Verkehrsanstalten, im Falle eines Aufgebots zum aktiven Dienst, den Militärgesetzen unterstellen kann. Diese Bestimmung stiess natürlich auf Widerstand bei den Eisenbahnern, doch die Berufung der Regierung auf die Erhaltung der Unabhängigkeit des Vaterlandes und die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung im Innern sicherte ihr die Annahme des Gesetzes. Auch in der kantonalen Gesetzgebung finden sich vereinzelt schon Bestimmungen, die sich gegen das Koalitionsrecht der Arbeiter in öffentlichen Betrieben richten.

### In

### Grossbritannien,

wo sich die gewerkschaftliche Bewegung früher als in andern Ländern entwickelte, machten sich auch die Bestrebungen der Unternehmer nach möglicher Eindämmung der Bewegung schon früh bemerkbar. So wurden bereits 1875 scharfe Bestimmungen gegen die Koalitionsfreiheit der Arbeiter in den öffentlichen Betrieben erlassen. Der Kontraktbruch der Arbeiter in den Gewerben der Gas- und Wasserversorgung wird im einzelnen mit 20 £ oder mit Haft bis zu 3 Monaten bestraft. Diese Bestimmungen vermochten aber nicht Streiks in den betreffenden Betrieben zu verhindern.

Schon viel früher, in den Jahren 1840 und 1842 suchte man den Fortgang des Eisenbahnbetriebes durch Gesetze zu sichern. Jeder Eisenbahnbedienstete, der etwas tut oder unterlässt, wodurch die Fahrt von Maschinen, Wagen oder Zügen aufgehalten oder behindert werden kann, soll mit Gefängnis oder Haft bis zu 2 Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 10 £ bestraft werden.

Diese Bestimmungen hinderten die Eisenbahner in England nicht, ihre Organisation zu einer machtvollen auszugestalten, die von der Regierung und von den Eisenbahngesellschaften respektiert werden muss. Zwischen dem Verband der Eisenbahner und den bedeutendsten Eisenbahngesellschaften besteht seit 1907 ein Abkommen über das Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren, das

bis 1913 Gültigkeit hat. Durch dieses private Uebereinkommen sind für die Dauer desselben Streiks eher ausgeschlossen, als durch die gesetzlichen Bestimmungen.

In

### Belgien

ist das Vereinigungsrecht jedem Staatsbürger durch die Verfassung garantiert. Dennoch war es den Eisenbahnern von Anfang verboten, sich zu dem Zwecke der Verbesserung ihrer Lage zu organisieren. Der stets auf ihnen lastende Druck, die immer schlechter sich gestaltenden Arbeitsbedingungen trotz der günstigen Entwicklung der belgischen Staatseisenbahnen brachte die Eisenbahner endlich dazu, eine Bewegung zur Erringung des Koalitionsrechtes einzuleiten. Die Bewegung nahm ihren Anfang im Jahre 1888 mit der Gründung eines Organs, das von pensionierten Beamten redigiert wurde. Lange blieben die Bestrebungen erfolglos. Erst als 1894 die Sozialdemokratie in das Parlament einzog, trat eine Aenderung ein. Trotzdem dauerte es noch bis Oktober 1909, als die erste Reform eintrat. Diese bestand in der Form von Berufungsgerichten. Der bezügliche Erlass des Ministers lautet in Artikel 1: „Dem Departement wird ein Berufungsgericht zur Seite gestellt, welches auf Wunsch die Angestellten anhören muss, die von einer schweren Disziplinarmaßnahme betroffen werden, und seine Meinung äussern muss, ehe der Minister einen Beschluss fasst“. Diese Berufungsgerichte konnten bei den Eisenbahnern keine Sympathie erwecken, insbesondere, da die Vertretung des aktiven Personals dabei ungenügend berücksichtigt wurde. Ausserdem hatten diese Berufungsgerichte nichts mit dem Verlangen der Eisenbahner nach dem Koalitionsrecht zu tun. Inzwischen stellte sich aber auch das Parlament auf den Standpunkt, dass den Eisenbahnern das Vereinigungsrecht nicht länger vorenthalten werden solle. Die Regierung zögerte mit der Einbringung eines Gesetzentwurfs und als endlich am 10. März 1910 das Reglement bezüglich der Ausübung des Vereinigungsrechtes der Beamten, Angestellten und Arbeiter des Departements sowie die Kollektiv-Reklamationen erschienen, waren die Eisenbahner erst recht erstaunt.

Das Reglement unterscheidet folgende Organisationen:

1. Unterhaltungs-, Wohltätigkeits-, Spar-, Kunst- usw. Organisationen.
2. Gegenseitigkeits-Vereinigungen.
3. Kooperative Organisationen.
4. Berufliche Verbände.

Nur die letzteren dürfen sich die Wahrnehmung der beruflichen Interessen zur Aufgabe stellen, unterliegen aber dafür besonderen Bestimmungen. Die Angestellten, die eine berufliche Organisation zu bilden wünschen, haben der vorgesetzten Behörde zum Zwecke der Genehmigung den Wortlaut der Statuten der Organisation zu übersenden, die Liste der Gründer und die Liste der Vorstandsmitglieder einzureichen. Die Berufsorganisationen können dem Minister Gesuche oder Vorschläge unterbreiten, die sie für erforderlich halten und die sich auf die Ausübung des Berufes beziehen. Andere Gesuche, Reklamationen, Vorschläge oder Schritte der Angestellten betreffs dieser Angelegenheiten dürfen keine kollektive Form annehmen, sondern müssen durchaus individuell bleiben. Keine der Verwaltung fremd gegenüberstehende Person darf, unter welcher Bezeichnung es auch sei, einer Berufsorganisation angehören. Verboten ist jede Manifestation, die in der Absicht organisiert worden ist, zugunsten admini-



strativer Reformen die Unterstützung der Verwaltung fremd gegenüberstehender Personen zu erlangen, jedes öffentliche Vorgehen, jeder Angriff auf die Handlungen und Beschlüsse der Verwaltung, jede Massnahme, um die Anwendung des Reglements zu erschweren, jeder Beschluss oder jede Massnahme, um die Freiheit eines Mitgliedes oder eines anderen Angestellten zu hindern oder um die Rechte, die ihm von der Administration zuerkannt sind, zu beschränken.

Trotz dieser erschwerenden Bestimmungen und obgleich jede Verletzung des Reglements schwere Disziplinarstrafen nach sich zieht, glaubten die Eisenbahner doch durch Verständigung und Zusammenschluss positive Erfolge erzielen zu können. Doch der nun dem Parlament zugegangene Gesetzentwurf macht alle Hoffnungen zuschanden. Nicht Koalitionsfreiheit, sondern die Unterdrückung jeder auf Verbesserung der Lage der Eisenbahner gerichteten Bestrebung sieht der Gesetzentwurf vor. Wird dieser Entwurf Gesetz, dann haben die belgischen Eisenbahner ein Koalitionsrecht, das ihnen als eine Schlinge um den Hals liegt, die die Regierung nur zuzuziehen braucht, wenn es ihr beliebt.

### Spanien

hat auch sein Streikgesetz betr. Ausstände und Koalitionen vom 27. April 1909. In Art. 1 ist das Streik- und Aussperungsrecht zwar ausdrücklich garantiert, doch wird dieses Recht durch die weiteren Bestimmungen sehr wesentlich eingeschränkt. Jeder Streik muss den Behörden eine bestimmte Zeit vorher angezeigt werden. Die Meldefrist beträgt für Streiks in Betrieben der Eisenbahnen, Trambahnen, bei der Schiffahrt und sonstigen öffentlichen Betrieben 14 Tage. Lange genug, um den Eisenbahngesellschaften Gelegenheit zu geben, die Durchführung des Streiks möglichst zu erschweren oder ihn zu verhindern. Die Nichteinhaltung der Meldefrist wird mit strenger Haft bis zu 6 Monaten bestraft.

### In

### Oesterreich

sind die Angestellten und Arbeiter in den Eisenbahn- und sonstigen öffentlichen Betrieben von einer koalitionsfeindlichen Gesetzgebung bisher verschont geblieben. Es besteht die allgemeine Koalitionsfreiheit, die sich auch sehr gut bewährt hat. Ich wenigstens vermag eine Schwäche der Regierung darin nicht zu erblicken, dass sie aus Anlass der passiven Resistenz mit den Vertretern der Organisation unterhandelte und Reformen zugestand. Das finde ich ganz in der Ordnung. Richtiger und vernünftiger handelt aber eine Regierung, wenn sie vorher in Verhandlungen mit den Organisationen eintritt, bevor sie die Macht der Organisation zu fühlen bekommt.

### Russland.

Ein Erlass des Zaren vom 15. Dezember 1905 will das Land gegen „willkürliche, nach vorheriger Verständigung unternommene Arbeitseinstellung in den Betrieben, die für Gemeinwesen und Staat Bedeutung haben, ebenso in den Staatsbetrieben“ schützen und setzt deshalb Strafbestimmungen fest. Es sind Strafen von 3 Wochen bis zu 3 Monaten Haft oder Gefängnis von 4 bis zu 16 Monaten für die Teilnahme an solchen Arbeitseinstellungen angedroht. Diese Bestimmungen bleiben bis zum Erlass eines allgemeinen Streikgesetzes in Kraft. Ob ein solches Streikgesetz inzwischen erlassen ist, war mir nicht möglich zu ermitteln. Uebrigens ist in Russland ein Gesetz nicht nötig, um die Proletarier in Schach zu halten; unter dem Knutenregiment ist auf administrativem Wege schon das Unmögliche möglich gemacht worden.

Nach dem Eisenbahnerstreik auf den Staatsbahnen 1906 wurden auch in

### Bulgarien

Gesetze erlassen, die die Organisationen der Staatsangestellten und besonders den Streik derselben verbieten. Streikende Staatsangestellte werden mit Gefängnis bis zu einem Jahre und mit Geldstrafe bis zu 5000 Fr. bestraft. Trotz des Verbots bestehen Organisationen und entwickeln eine rege Tätigkeit. Der Streik auf den Orientbahnen 1908 wurde von der Organisation siegreich durchgeführt. Der beste Beweis dafür, wie wenig derartige Gesetze geeignet sind, den Streik zu verhindern.

### Türkei.

Am 25. Juli 1909 wurde ein Streikgesetz für staatlich konzessionierte öffentliche Dienstzweige (Eisenbahnen, Häfen, Beleuchtung usw.) erlassen. Die in solchen Betrieben ausbrechenden Streitigkeiten über Arbeitsbedingungen werden auf schiedsgerichtlichem Wege beizulegen gesucht. Der Hergang ist folgender: Bei ausbrechenden Streitigkeiten über die Arbeitsbedingungen müssen die Arbeiter oder Angestellten drei Vertreter wählen, die eine Denkschrift an das Ministerium einreichen. Binnen drei Tagen muss das Ministerium ein Exemplar der Denkschrift der Unternehmung zustellen. Diese hat ebenfalls drei Vertreter zu wählen. Das Ministerium ernennt einen Beamten, der die Vertreter zusammenberuft und das Schiedsgericht konstituiert. Dem Schiedspruch haben sich beide Parteien zu unterwerfen. Weigert sich eine Unternehmung, sich den Bestimmungen des Einigungsprotokolls zu unterwerfen, so ergeht an sie die Aufforderung des Ministeriums. Ist binnen acht Tagen die Unternehmung der Aufforderung nicht nachgekommen, so hat sie für jeden Tag Verspätung die im folgenden aufgeführten Beträge zu zahlen:

25 türk. Pfund für ein Nominalkapital bis zu	50 000 türk. Pfund
50 " " " " " " " "	100 000 " "
100 " " " " " " " "	200 000 " "
150 " " " " " " " "	500 000 " "
200 " " " " " " " "	1 000 000 " "
300 " " " " " " " "	von mehr als 1 Mill. türk. Pfund.

Kommt vor dem Schiedsgericht ein Vergleich nicht zustande, so steht es den Arbeitern vollständig frei, die Arbeit niederzulegen.

Die Gründung von Gewerkvereinen ist aber nach Art. 8 des Gesetzes den Arbeitern und Angestellten der vorgenannten Betriebe untersagt. Zuwiderhandlungen werden mit hohen Geld- und Gefängnisstrafen geahndet. Auch Unternehmer, die einen öffentlichen Dienstzweig betreiben und in ihrem Betriebe einen Gewerkverein dulden, werden mit Geldstrafe von 50 bis 300 türk. Pfund bestraft.

Dass man den Arbeitern und Angestellten in öffentlichen Betrieben verbietet, sich zu organisieren, ihnen aber den Streik erlaubt, ist geradezu eine Verhöhnung derselben.

In

### Schweden

ist die Vereins- und Versammlungsfreiheit zwar nicht ausdrücklich gewährleistet, aber nach dem Geiste der Verfassung gilt ebenso wie in Norwegen volle Koalitionsfreiheit als selbstverständlich. Ein 1905 von der Regierung eingebrachter Gesetzentwurf, der die Bestrafung des Kontraktbruchs vorsah,

wurde verworfen und das Gesetz von 1906, betreffend Vermittlung bei Arbeitsstreitigkeiten, verbietet den Streik ebenfalls nicht. Wie in England, bestehen auch seit 1906 in Schweden zwischen dem Verband der Eisenbahner und den Eisenbahngesellschaften Vereinbarungen, wonach alle Streitigkeiten durch ein Einigungsamt resp. Schiedsgericht auf paritätischer Grundlage zur Erledigung kommen.

In

### Dänemark

ist die Koalitionsfreiheit ebenfalls als selbstverständliches Recht jedes Staatsbürgers anerkannt. In dieser Freiheit konnten sich die Organisationen der Arbeiter in vernünftiger, ruhiger Weise entwickeln und ihren Einfluss zugunsten der Allgemeinheit geltend machen. Die Regierung selbst hat den Wert der Organisation auch für die Arbeiter und Angestellten der gemeinnützigen Betriebe schätzen gelernt und hat deshalb keine Massnahmen getroffen, die auf eine Unterdrückung der Organisationen hinauslaufen, sondern sie hat m. E. eher dazu beigetragen, die Organisation zu fördern. Das Reglement für die Verhandlungen zwischen den Ministerien und den Organisationen des Staatsbahnen-, Telegraphen-, Zoll- und Postetats hebt sich sehr vorteilhaft ab von den Gesetzen anderer Länder, die nur durch Unterdrückung glauben die Streikgefahr beseitigen zu können. Das Prinzip dieses Reglements ist die Anerkennung der zentralen Organisation der Bediensteten, die Mitwirkung der Organisationen bei Regelung der Dienst- und Arbeitsverhältnisse, sowie der gesetzlichen Stellung der Angestellten. Das ist es, wohin wir streben, das ist die natürliche Entwicklung.

Einen ganz andern Entwicklungsgang gehen wir in

### Deutschland.

Zwar ist jedem Deutschen das Vereins- und Versammlungsrecht durch die Verfassung gewährleistet. Auch haben wir seit 1908 ein Reichs-Vereinsgesetz, das ebenfalls jedem Reichsangehörigen das Recht einräumt, sich zu Zwecken, die den Strafgesetzen nicht zuwiderlaufen, mit andern zu versammeln und Vereine zu bilden. Wir haben auch eine Reichsgewerbeordnung, die im Titel VII den gewerblichen Gehilfen, Gesellen und Fabrikarbeitern das Koalitionsrecht ausdrücklich gewährt. Wir Deutschen haben nach jeder Richtung hin Freiheit, Koalitions-, Rede- und Pressefreiheit, aber leider — nur auf dem Papier. Ein Wiener Kollege sagte mir, wir Reichsdeutschen seien Paragraphenmenschen. Ich gebe ihm recht, denn wir bekommen die Paragraphen täglich, stündlich, andauernd zu fühlen, sie lasten auf uns und drohen uns zu erdrücken. Es ist sicher der hässlichste, der qualvollste Zustand, den man sich denken kann, wenn einem immer gesagt wird, du hast dieses und jenes Recht, du hast diese und jene Bewegungsfreiheit, das steht im Gesetz; sobald man sich aber anschickt, davon Gebrauch zu machen, einem mit den Paragraphen um die Ohren gehauen wird, dass einem Hören und Sehen vergeht. Und das allerschlimmste ist, dass man den, der sich durch die sonderbarste Anwendung der Paragraphen nicht zum Rückzug bewegen lässt, sondern sich auf sein verbrieftes Recht zu stützen sucht, so lange mit der Hungerpeitsche traktiert, bis er entweder zu Kreuze kriecht und sein vermeintliches Recht als Unrecht bezeichnet, oder vor Erschöpfung den Widerstand aufgeben muss, um dann resigniert dem Kampfe neuer Widersacher zuzusehen, denen dasselbe Schicksal beschieden ist.

Das ist der Rechtszustand im Deutschen Reiche hinsichtlich der Koalitions-, Rede- und Pressefreiheit der Eisenbahner und der Arbeiter und Angestellten in öffentlichen Betrieben. Die einschlägigen Gesetze sind dazu da, von den Verwaltungsbehörden interpretiert zu werden, deshalb will ich auf diese Gesetze selbst gar nicht näher eingehen. Sie kommen für die deutschen Eisenbahner nicht in Frage, denn jede Eisenbahnerorganisation in Deutschland, mit Ausnahme derjenigen, die ich auf diesem Kongress zu vertreten die Ehre habe, sind von der Gnade der Minister und der Verwaltungsbehörden abhängig.

Ueber dieses Verhältnis und über den Kampf, den wir in Deutschland mit den Behörden und mit den gegnerischen Organisationen zu führen haben, muss ich bei dieser Gelegenheit noch etwas sagen, was nicht direkt zur Tagesordnung gehört, aber in enger Beziehung zu der hier zu behandelnden Frage steht.

In Deutschland besteht ein wahres Chaos von Eisenbahnerorganisationen. Nur die bedeutendsten finden Sie im Bericht Seite 70—71 und 75 aufgeführt. Eine ganze Anzahl derselben ist erst nach Gründung unsres Verbandes entstanden. Diese und die älteren Organisationen sind sämtlich mit Genehmigung der Verwaltungsbehörden ins Leben gerufen worden. Auch der an die I. T. F. angeschlossene Verband des süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals macht davon keine Ausnahme. Diese Organisation, aus unserm Verbands hervorgegangen, hat, was hervorgehoben werden muss, von Anfang an, im Gegensatz zu den andern, ihre Selbständigkeit gewahrt und sich nach der Gründung nicht mehr der Kontrolle und der Bevormundung der vorgesetzten Behörde unterworfen. Es ist sehr zu wünschen, dass der Verband auch in Zukunft auf diesem Standpunkt verharret, trotz der Angriffe seiner christlichen Gegner. Mein Bedauern muss ich aber darüber aussprechen, dass der Vorstand des Süddeutschen Verbandes von einer Beschickung dieses internationalen Kongresses Abstand genommen hat, und ich hoffe, dass eine solche Rücksicht in Zukunft die bisher bekundete internationale Solidarität nicht beeinträchtigen wird.

Wir haben in Deutschland einen schweren Kampf gegen die Reaktion und um die Erringung des Koalitionsrechtes der Eisenbahner zu führen. Um diesen Kampf siegreich zu beenden, ist die Solidarität und das Zusammenwirken aller freiheitlich gesinnten Elemente erforderlich. Zur Bekämpfung unsrer Organisation und unsrer Bestrebungen bedienen sich die preussische und die sächsische Eisenbahnverwaltung eines von dem christlichen Zeitschriftenverlag in Berlin herausgegebenen, halbmonatlich erscheinenden Organs „Die Eisenbahn“. In diesem Blättchen überschüttet man uns fortwährend mit Verunglimpfungen, Schmähungen, Beschimpfungen, Beleidigungen und unwahren Behauptungen, um die Eisenbahner vom Beitritt zu unsrer Organisation fernzuhalten. Vor einiger Zeit veröffentlichte das Blatt einen Artikel, in dem es hiess: „Es ist bekannt, dass die Sozialdemokratie das wirksamste Mittel zur Durchführung ihrer Forderungen im Generalstreik erblickt.“ Zum Beweise für diese Behauptung werden dann in tendenziöser Weise gefälschte Bruchstücke der auf den sozialdemokratischen Parteitagen in Jena 1905 und Mannheim 1906 beschlossenen Resolutionen veröffentlicht und dann heisst es weiter: „Den obigen Grundsätzen huldigt natürlich auch die Reichssektion der Eisenbahner. Auch sie erhofft von einem Generalstreik eine gründliche Aenderung alles Bestehenden. Ihr wahres Gesicht verbirgt sie aber, wenn sie in einem neuerdings bei den Eisenbahnern eingeschmuggelten Flugblatt folgendes sagt:“ — Hier folgt dann ein Teil der auf dem Internationalen Transportarbeiterkongress in Mailand 1906 beschlos-

senen und auf dem sechsten Internationalen Eisenbahner- und Transportarbeiterkongress in Wien 1908 erneut zum Beschluss erhobenen Resolution. Damit macht dieses von den deutschen Eisenbahnverwaltungen protegierte Blatt nicht nur unsrer Organisation, sondern auch den Delegierten des internationalen Transportarbeiterkongresses den dreisten Vorwurf, die Resolution nur zur Täuschung und Irreführung der Eisenbahner beschlossen zu haben. Das ist eine infame Beschimpfung der Vertreter der internationalen koalierten Eisenbahner und Transportarbeiter, die sie sich unter keinen Umständen gefallen lassen dürfen. In unserm Verbandsorgan haben wir diese Beschimpfung gebührend charakterisiert und entschieden zurückgewiesen. Ich ersuche die Vertreter der Eisenbahner und Transportarbeiter aller Länder, nach ihrer Rückkehr in die Heimat, diese Angelegenheit in den Versammlungen und in ihrer Presse zu erörtern und diese grobe Beschimpfung zurückzuweisen. Sie erfüllen damit eine Pflicht und unterstützen uns in unserm schweren Kampfe um die Koalitionsfreiheit.

Um nun wieder auf die internationale Gesetzgebung zurückzukommen, so möchte ich noch kurz bemerken, dass hinsichtlich der Regelung der Arbeitsbedingungen der Eisenbahner die Gesetzgebung bisher nur wenig Positives geleistet hat. Versuche in dieser Richtung finden wir in Italien, Oesterreich, Frankreich, Dänemark, Schweden und Kanada. In Frankreich und Oesterreich handelt es sich vornehmlich um die Regelung der Arbeitszeit. In Deutschland wurde seit 1908 eine allgemeine Aufbesserung der Gehälter und Bezüge der Staatsbeamten durchgeführt, davon wurden auch die Eisenbahnbeamten betroffen, während der grösste Teil der im Eisenbahndienst Tätigen, die nicht im Beamtenverhältnis stehenden Bediensteten und Arbeiter, leer ausgingen. Die schweizerischen Eisenbahner haben in diesem Jahre durch das neue Gehaltsgesetz eine Aufbesserung ihrer Bezüge erfahren, wodurch sie wesentlich besser gestellt sind als die deutschen.

Ueberblicken wir nun die internationale Gesetzgebung, soweit sie sich auf die Eisenbahner bezieht, so finden wir zunächst, dass in verschiedenen Ländern die Regierungen voraufgegangene Streiks als Anlass zu den gesetzlichen Massnahmen genommen haben. Das Problem, das gelöst werden soll, ist die Sicherung der Staatsbetriebe und der im öffentlichen Interesse unterhaltenen Privatbetriebe vor der sogenannten Streikgefahr.

Regelung der Beamteneigenschaft in Staatsbetrieben und Schaffung von Einigungs- und Schiedsorganen für die privaten Betriebe sind insbesondere die Richtlinien in der modernen Streikgesetzgebung. Daneben aber auch das direkte Streik- und Organisationsverbot.

Ob es sich nun darum handelt, den Streik direkt zu verbieten oder ihn zu verschieben, ihn unmöglich oder für die Arbeiter und Angestellten unwirksam zu machen — in jedem Falle handelt es sich um eine Entrechtung der Eisenbahner und der Staatsbediensteten. Die Zerstörung des Streikrechts ist eine Ungerechtigkeit, denn es ist das natürliche Recht aller Arbeiter, ganz gleich, ob sie in staatlichen oder in privaten Betrieben beschäftigt sind, sich zu vereinigen oder gemeinsam die Arbeit niederzulegen. Nimmt man den Arbeitern dieses natürliche Recht, dann sind sie der Willkür der Unternehmer, auch der staatlichen, ausgeliefert.

Dennoch wenden sich viele deutsche Sozialpolitiker gegen die Anwendung des Streiks und ähnlicher Mittel (Obstruktion, Resistenz) in Eisenbahnbetrieben oder sonstigen, dem öffentlichen Interesse dienenden Betrieben. Von denen, die

sich zu der Frage bisher geäußert haben, möchte ich zunächst den früheren Eisenbahndirektor bei der preussischen Staatseisenbahn De Terra erwähnen, der die Berechtigung der Bestrebungen der Eisenbahnbediensteten zur Verbesserung ihrer Lage unumwunden anerkennt. In seinem Buche „Im Zeichen des Verkehrs“ schreibt er:

„Dass die hier besprochenen Vereinigungen ihre Aufgabe selbstverständlich nicht darin erblicken dürfen, die Begehrlichkeit ihrer Mitglieder zu schüren oder die als berechtigt anerkannten Ziele mit allen Mitteln durchzusetzen, auch mit solchen, die dem Wesen und den Aufgaben der Staatsgewalt widerstreiten oder der notwendigen Unterordnung unter die vorgesetzten Behörden zuwiderlaufen, das ist ausdrücklich zu bemerken.“

De Terra will unter allen Umständen eine friedliche Verständigung.

Im „Archiv für Eisenbahnwesen“ Heft 5 1908 schreibt Röbling, dass die grossen Eisenbahnerausstände der letzten Jahre, u. a. in den Niederlanden, in Ungarn, Italien und Russland, sowie die Bewegungen in Oesterreich und Italien den Staaten die Notwendigkeit gezeigt hätten, gesetzliche Bestimmungen gegen diese Formen des wirtschaftlichen Kampfes und ihre Auswüchse einzuführen, um die Gesamtheit nach Möglichkeit vor den schweren Schäden zu schützen, die mit der Lahmlegung des Eisenbahnverkehrs verbunden sind.

Victor Leo lässt sich im „Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik“ über diese Frage folgendermassen aus: „Ueberall müssen die Privatrechte des einzelnen gegenüber den Interessen der Gesamtheit nötigenfalls sich einschränken. Das ist der Grundsatz jeder geordneten Gesellschaft und es ist ein Anlass nicht gegeben, theoretisch für das „Streikrecht“ eine Ausnahme zu machen. Der Grundsatz, dass das öffentliche Interesse die Grenze des Streikrechts bilden soll, wird danach Gültigkeit zu beanspruchen haben. Es fragt sich nur, welche Konsequenz sich für die Arbeiter daraus ergibt.“

Waldemar Zimmermann berührt in seinem Buche „Zur sozialen Lage der Eisenbahner in Preussen“ das Streikrecht nicht; er fordert die Mitwirkung der Arbeiter bei der Gestaltung der Arbeitsverhältnisse. Aber aus folgenden Sätzen scheint auch seine Abneigung gegen die Anwendung des Streiks oder der passiven Resistenz hervorzugehen: „Für die weitherzige Auffassung, dass der Arbeiter und Beamte über seine Lebensfragen, die Arbeits- und Lohnbedingungen, unbeschadet der Disziplin und ohne Beeinträchtigung der Betriebsleistungen mitzureden berufen sei, ist noch wenig Raum in den Kreisen der Eisenbahnverwaltung. Und doch scheint mir als Voraussetzung jeder Verständigung, dass einer die Stimme des andern deutlich höre, dass sich auch der Angestellte offen und in der verantwortungsvollen Ueberzeugung, dass sein Wort und Urteil die verdiente Würdigung erfahren werde, über die ihn betreffenden Betriebsfragen äussere.“

In allen diesen Auslassungen ist besonderes Gewicht auf das öffentliche Interesse, auf das Interesse der Allgemeinheit gelegt. Als Grundsatz erkenne ich an, dass die Interessen des einzelnen oder auch einzelner Interessengruppen den Interessen der Allgemeinheit unterzuordnen sind. Ich wiederhole: unterzuordnen unter die Interessen der Allgemeinheit, der Gesamtheit; nicht etwa unter die Interessen einer andern Gruppe.

Aber da bin ich bei dem Kernpunkt der Frage angelangt. Was ist denn die Allgemeinheit? Sind es etwa die besitzenden Klassen? Ist es der Adel? Ist es die Landwirtschaft, die Industrie, der Handel? Ist es die arbeitende Klasse? Bilden nicht alle die Gesamtheit und zählen dazu nicht auch die Hunderttausende von Beamten und Arbeitern in Eisenbahn- und sonstigen gemeinnützigen Betrieben, einschliesslich ihrer Familien? Ein modernes Staatswesen besteht aus den verschiedensten Interessengemeinschaften und die grösste Interessengemeinschaft bildet in jedem Kulturstaat die Klasse der Lohnarbeiter, wobei ganz ausser Frage bleibt, ob sie in privaten oder in staatlichen Betrieben, ob sie in Tagelohn oder gegen Jahresgehalt beschäftigt sind. Das gemeinsame Interesse der Klasse der Lohnarbeiter ist, soweit es hier zur Erörterung steht, die Erringung möglichst günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen. Dieser Interessengemeinschaft gegenüber steht der Kapitalismus, der seine Vertreter sowohl in den privaten wie in den staatlichen Unternehmungen, in den Staatsverwaltungen, in den Regierungen und in den Parlamenten sitzen hat. Sein Interesse ist, möglichst hohen Gewinn aus der Ware herauszuschlagen, die des Lohnarbeiters ganzer Reichtum ist, aus der Arbeitskraft. Der Kapitalismus, der heute alle Kulturstaaten beherrscht, er ist es in erster Linie, dessen Interessen gefährdet sind, wenn die Klasse der Lohnarbeiter ihre Interessen wahrnimmt, und die Kapitalisteninteressen sind besonderer Gefahr ausgesetzt, wenn die Eisenbahn nicht fährt, wenn der Verkehr stockt, wenn die Eisenbahner ihre vitalsten Interessen wahrzunehmen suchen.

In den Ländern, in denen Regierung und gesetzgebende Körperschaften das Wohl der Gesamtheit der Bevölkerung im Auge haben und sich als die Vertretung der Gesamtheit betrachten, wird man von den Arbeitern und Angestellten in öffentlichen Betrieben nicht den Verzicht auf das Streikrecht verlangen, es sei denn, dass ausreichende Garantien durch Gesetz gegeben sind für die Wahrnehmung der Lebensinteressen und die Sicherstellung der Bediensteten und Arbeiter. Nur die Regierungen und Gesetzgeber, die sich als die Vertreter des Kapitalismus fühlen und die kapitalistischen Interessen als die Interessen der Gesamtheit betrachten, nur diese verlangen von uns, dass wir auf unsere natürlichen Menschenrechte verzichten und unsere Lebensinteressen zurückstellen zugunsten kapitalistischer Ausbeutung und Unterdrückung.

Alle Streik- und Koalitionsverbote entspringen dem kapitalistischen Interesse, niemals aber den gemeinsamen Interessen eines Volkes, und eine sich ihrer Klassenlage bewusste Arbeiterschaft kann und darf niemals auf das Recht der Arbeitsverweigerung verzichten, wo ihr dieses Recht entrisen werden soll, muss sie sich mit aller Entschiedenheit dagegen wehren. Die Tatsachen beweisen aber auch, dass alle Verbote und gesetzlichen Massnahmen nicht geeignet sind, den Streik oder die Anwendung ähnlicher Mittel zu verhindern und ebenso ist erwiesen, dass die Allgemeinheit schädigende Auswüchse solcher Kämpfe nur da zu verzeichnen sind, wo die Kämpfe ohne Organisation, ohne Vorbereitung spontan in Erscheinung treten. Die organisierte Arbeiterschaft weiss, dass sie mit den ihr zu Gebote stehenden Waffen nicht spielen darf und, dass sie nur im Notfalle davon Gebrauch zu machen hat. Die gewerkschaftlichen Organisationen sind nicht um des Streikes Willen gegründet; sie erfüllen ihre Aufgaben ohne Anwendung dieses Mittels, soweit ihnen das möglich ist. Wir alle sind uns als Vertreter und Leiter grosser Organisationen unserer Verantwortung voll bewusst.

Wir wissen aber auch, dass es nur ein Mittel gibt, den Streik von den Eisenbahnen und anderen gemeinnützigen Betrieben fernzuhalten, das ist die gesetzliche und tatsächliche Anerkennung der Organisationen der Arbeiter und Angestellten als gleichberechtigte Faktoren bei der Festsetzung und Regulierung der Lohn- und Arbeitsbedingungen. Dies präzise zum Ausdruck und zur Kenntnis der Regierungen und Behörden zu bringen, gleichzeitig aber gegen die gesetzlichen Massnahmen, welche darauf gerichtet sind, den Eisenbahnern und den Arbeitern und Angestellten in sonstigen öffentlichen Betrieben die Wahrnehmung ihrer beruflichen Interessen unmöglich zu machen, entschieden Protest einzulegen, unterbreite ich dem Kongress die folgende Resolution zur Beschlussfassung mit der Bitte, dieselbe unverändert einstimmig anzunehmen.

Wenn die Eisenbahner in allen Ländern sich der modernen Arbeiterbewegung anschliessen und im Sinne dieser Resolution handeln, dann werden sie sich ihre natürlichen Menschenrechte zurückerobern zu ihrem eigenen Wohle und zum Wohle der Gesamtheit. — —

Eine hierzu von Brunner vorgelegte Resolution wird einstimmig angenommen. Die Resolution lautet:

Die Gesetzgebung fast aller Länder und Staaten hat, um die angebliche Streikgefahr von den Betrieben der Eisenbahnen, der Licht- und Wasserversorgung und von den sonstigen öffentlichen und gemeinnützigen Betrieben fernzuhalten, seit Jahren eine Tendenz verfolgt, die erkennen lässt, dass die gesetzlichen Massnahmen der Regierungen darauf gerichtet sind, den Arbeitern und Bediensteten der Eisenbahnen und aller sonstigen öffentlichen und gemeinnützigen Betriebe die Wahrnehmung ihrer beruflichen Interessen unmöglich zu machen. Der VII. Internationale Transportarbeiter-Kongress in Kopenhagen verurteilt ganz entschieden diese Massnahmen und erklärt, dass die Einschränkung oder gänzliche Entziehung des Vereinigungs- und Streikrechts der in staatlichen und gemeinnützigen Betrieben tätigen Arbeiter ungerecht und nicht geeignet ist, den Streik unter allen Umständen von den Betrieben fernzuhalten. Die beste Gewähr für die Fernhaltung von Streiks und ähnlichen Kampfmitteln erblickt der Kongress in der gesetzlichen Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisationen, die in dem Mitbestimmungsrecht bei der Festsetzung und Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen ihren beredtesten Ausdruck bietet und in der Freiheit der Betätigung jeder politischen Ueberzeugung. Der Kongress erachtet es als die Pflicht aller in Frage kommenden Organisationen, dahin zu wirken, dass den Organisationen der Eisenbahner und der sonstigen staatlichen und gemeinnützigen Betriebe das Recht der Mitbestimmung bei der Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen eingeräumt und ihnen gesetzliche Anerkennung garantiert wird. Gleichzeitig empfiehlt er, nur der politischen Partei Sympathie und Unterstützung zuzuwenden, die dafür die Garantie bietet, dass ihre Vertreter im Parlament gegen die Entrechtung der Arbeiterklasse votieren.

Unter Punkt 4 der Tagesordnung:

### **Wahlen und Bestimmung des nächsten Kongressortes,**

werden auf Vorschlag der Engländer die bisherigen Mitglieder des Zentralrats wiedergewählt. Auf Antrag Ben Tilletts findet der nächste Kongress 1913 in London statt.



Damit waren die Arbeiten des Kongresses erledigt und Lindley richtete noch einige Worte des Dankes und der Freude über den guten Verlauf der Kongressarbeiten an die Delegierten.

Hierauf wurde der Kongress geschlossen.

---

## Sympathieschreiben und Begrüssungstelegramme.

**Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland and Wales.**

19. Juli 1910.

Bezüglich des Kongresses in Kopenhagen bedaure ich mitteilen zu müssen, dass unsre Society diesmal nicht vertreten sein kann. W i l l i a m s.

---

**National Amalgamated Union of Labour.**

Newcastle-on-Tyne, 16. August 1910.

Ihre Einladung zum Kongress in Kopenhagen wurde unserm Executive Council vorgelegt, welcher mich beauftragt, Ihnen mitzuteilen, dass es unmöglich sei, Vertreter zu senden. Nichtsdestoweniger wünschen sie Eurer Bewegung jeden Erfolg und hoffen, dass Euer Kongress viel zur Festigung der internationalen Arbeiterbewegung beitragen wird. R. S p e u d.

---

**Allgemeiner Hafnarbeiterbund „Willen is Kunnen“ von Antwerpen.**

20. August 1910.

Im Namen der belgischen Hafnarbeiter wünschen wir dem Kongress den besten Erfolg. Da es unmöglich ist, anwesend zu sein, fühlen wir uns glücklich, mitteilen zu können, dass Belgien durch zwei Gruppen verstärkt worden ist. Eine Gruppe zu Brügge mit 500 Mitgliedern und eine zu Roeselaere mit 55. Wir hoffen, in der kürzesten Zeit zu einem Zentralverband zu kommen und diese Gruppen mit einzuverleihen in das grosse internationale Kampfheer. Jetzt möchten wir nur den Wunsch ausdrücken, dass der Kongress beschliessen möge, in Zukunft die Tagesordnung des Kongresses und die dazu gestellten Anträge so rechtzeitig zu veröffentlichen, dass sie mindestens drei Monate in unsern Händen sind, damit Gelegenheit genommen werden kann, sie vorher gründlich zu diskutieren.

In der Erwartung, unsern Wunsch erfüllt zu sehen, senden wir dem Kongress die brüderlichsten Grüsse. A. W i e m e.

---

**Schweizerischer Zugspersonalverein.**

22. Juni 1910.

Der Zentralvorstand dankt Ihnen für die Einladung zum Kongress in Kopenhagen, bedauert aber, ihr keine Folge leisten zu können, aus verschiedenen Gründen. Der S. Z. P. V. wird versuchen, im Laufe der Zeit seine internationale Solidarität durch den Beitritt zur I. T. F. zu bekunden; vorher wird er sich nicht an den Kongressen beteiligen, bevor er nicht auch die volle Konsequenz daraus gezogen hat. H. L a t t m a n n.

**Federacion Nacional de Obreros de Mar de Buques y Puerto de España.**

Barcelona, den 29. Juli 1910.

Wir sind bereit, einen Vertreter auf den internationalen Kongress zu entsenden, wenn Ihr die Mittel dazu hergibt, denn wir können unter keinen Umständen einen Delegierten auf den Kongress schicken, da wir über keine Mittel verfügen. Unter der tyrannischen Regierung, die hier in Spanien herrschte, wurden fast alle Vereine der Hafentarbeiter und Seeleute in den Hafenstädten zerstört und das Central-Comité beschränkte sich nur auf das Syndikat der Stewards und Köche und auf die Vereinigung der Heizer und Matrosen von Barcelona. Anfang des Jahres musste das Central-Comité aufgehoben werden, weil es die Kosten nicht zu decken vermochte. Heute, wo die Regierung etwas liberaler ist, bemühen wir uns, um zu sehen, es wieder hoch zu bringen. Es gibt Vereinigungen in Bilbao, Santander, Gijon, Vigo, Aguilar, Alicante und Barcelona, aber sehr arme, welche knapp die Kosten decken können. Wir sind bemüht, wie schon gesagt, um zu sehen, ob wir das Central-Comité wieder hoch bringen können.

José Castañeras.

**Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports, Manouvriers et Manutentionnaires en Marchandises de France et d'Algerie.**

Marseille, den 16. August 1910.

In einem früheren Briefe haben wir Ihnen die Fragen mitgeteilt, welche unser Verband von dem Internationalen Kongress behandelt sehen möchte:

1. Gleichheit der Beiträge für alle angeschlossenen Verbände.
2. Es soll jedem Landesverband freigestellt sein, nach seinen Bedürfnissen und kategorienweise eigne Propaganda zu betreiben.
3. Jede angeschlossene Federation soll das Recht haben, sich auf Kongressen und internationalen Konferenzen der gleichen Kategorien zu vereinigen, um über ihre eignen Bedürfnisse zu beraten.

Wir benachrichtigten Sie ebenfalls, dass wir unser Möglichstes tun würden, um einen Delegierten nach Kopenhagen zum Internationalen Kongress im August zu senden, der die französischen Hafentarbeiter und verwandten Berufsgenossen vertreten sollte.

Das Zentral-Komitee hat in seiner letzten Versammlung sein Budget aufgestellt und hat die Summen festgesetzt, die für unsre nationale Propaganda zur Verfügung stehen, respektive, um die Wünsche derjenigen zu befriedigen, die versuchen, sich wieder zu organisieren, um mit Erfolg bei zukünftigen Forderungen und Kämpfen gegen die Ausbeutung der Arbeitgeber vorgehen zu können.

Die genaue Prüfung unsres Budgets hat ergeben, dass unsre Finanzen uns nicht gestatten, einen Delegierten nach Kopenhagen zu entsenden, obgleich das für die Vertretung unsrer der Tagesordnung unterbreiteten Fragen von grösster Wichtigkeit wäre, da sie zur Befriedigung unsrer Kampfes- und Organisationsbedürfnisse so notwendig sind.

Wenn wir 1. die Entfernung, 2. die Tage des Aufenthaltes, 3. unsre prekären finanziellen Verhältnisse und 4. die Notwendigkeit unsrer nationalen Propaganda in Erwägung ziehen, so bedauern wir aufrichtig, Sie über unsre Lage in Kenntnis setzen zu müssen, aber wir finden, dass die Kämpfer sich Wahrheit schuldig sind, mögen die Umstände und Verpflichtungen der Ereignisse sein wie sie wollen.