

Internationale Transportarbeiter-Federation

DEUTSCHER F. BOND
VAN
INTERNATIONALER
Protokoll

über die Verhandlungen
des VIII. Internationalen
Transportarbeiter-
Kongresses

Abgehalten in London vom
26. bis 30. August 1913

Bericht des Zentralrats

für 1910, 1911, 1912



A/K 0-12903

1914

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

Die Internationale Transportarbeiter-Federation

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

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

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

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

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



**Int. Instituut
Soc. Geschiedenis
Keizersgracht 264
Amsterdam C.**

Inhalts-Verzeichnis.

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

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

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

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

Redner-Verzeichnis.

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

Bericht des Zentralrats

für 1910, 1911, 1912.



Protokoll

**des VIII. Internationalen Transportarbeiter-
Kongresses in London.**



Tagesordnung:

1. Eröffnung und Konstituierung des Kongresses.
 2. Bericht des Zentralrats:
 - a) Allgemeines und Kasse.
 - b) Organisatorische und taktische Fragen.
 - c) Presse.
 - d) Anträge.
 3. Die rechtliche Stellung der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsbetrieben.
 4. Schiedsgerichte für Arbeitsstreitigkeiten.
 5. Wahlen und Bestimmung des nächsten Kongressortes.
-

Geschäftsordnung:

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 der Rednerliste für die ganze Dauer des Kongresses gewählt.
 4. Die Meldungen zum Wort haben schriftlich beim Schriftführer zu erfolgen, und erhalten die Redner nach der Reihenfolge der Anmeldung das Wort.
 5. Alle Anträge, ausser denen zur Geschäftsordnung, sind gleichfalls 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.
-

Als Uebersetzer fungieren Herr Hendrik de Man (Brüssel) und Herr A. Baumeister (Berlin), als Protokollführer Herr Köttgen (London).

Die Verhandlungen des Kongresses erfolgen zunächst im Plenum. Ergibt sich aus der weiteren Behandlung der Tagesordnung, besonders bei Punkt 2 d: Anträge, 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.

Präsenz-Liste.

Land	Name des Verbandes	Mitgliederzahl	Name des Delegierten	Wohnort
Belgien	Transportarbeiter-Verband . . .	1000	P. Somers . . .	Antwerpen
"	Seemanns-Verband	2500	A. Mahlman . .	Antwerpen
"			W. Schonkeren	Antwerpen
"	Hafenarbeiterverein	5000	A. Wieme . . .	Antwerpen
"	Hafenarbeiterverein	500	J. Masquelier .	Gent
Dänemark	Matrosen-Verband	1200	V. Weber . . .	Kopenhagen
"			E. Lindberg . .	Antwerpen
"	Schiffsheizer-Verband	1800	Ch. Jäpelt . . .	Kopenhagen
Deutschland	Transportarbeiter-Verband . . .	230000	F. Bender . . .	Dortmund
			H. Dreher . . .	Berlin
			G. Hähnel . . .	Hamburg
			H. Rathmann . .	Berlin
			A. Werner . . .	Berlin
			H. Zimmer . . .	Breslau
England	Transportarbeiter-Verband . . .	150000	H. Gosling . . .	London
			J. Sexton . . .	Liverpool
			J. Cotter . . .	Liverpool
			J. Houghton . .	Glasgow
			J. Anderson . .	London
			P. Kean	Liverpool
			J. H. Wilson . .	London
			E. Cathery . . .	London
			J. Twomey . . .	London
			S. March	London
			B. Tillett . . .	London
			R. Williams . .	London
Finnland	Transportarbeiter-Verband . . .	2000	V. Perttilä . . .	Lahti
Frankreich	Eisenbahner-Verband	26000	Bidegaray . . .	Paris
"			Le Guen	Paris
"	Hafenarbeiter-Verband	15000	Vignaud	Paris
"	Transportarbeiter-Verband . . .	20000	H. Guinchard . .	Paris
"	Seemanns-Verband	4000	A. Rivelli . . .	Paris
			H. Gautier . . .	Paris

Land	Name des Verbandes	Mitgliederzahl	Name des Delegierten	Wohnort
Holland	Eisenbahner-Verband	2600	A. Harms	Den Haag
			C. Moltmaker . .	Amsterdam
"	Hafenarbeiter-Verband	2500	A. W. Heykoop . .	Rotterdam
"	Seemanns-Verband	2075	Th. A. Markman . .	Amsterdam
	(Nederl. Alg. Zeemansbond)		A. Ronner	Amsterdam
"	Seemanns-Verband	1600	W. Drop	Rotterdam
	(Nederl. Zeemansbond „Volharding“)		J. Brautigam . . .	Rotterdam
"	Hafenarbeiter-Verband	1300	S. v. d. Berg . . .	Rotterdam
			C. Posthuma . . .	Amsterdam
"	Verband d. Maschinisten u. Heizer	1236	G. Kerkhoff . . .	Rotterdam
"	Transportarbeiter-Verband	1200	H. Overst	Amsterdam
Italien	Eisenbahner-Verband	25000	Livio Ciardi . . .	Mailand
			Camillo Signorini	Florenz
Norwegen	Seemanns-Verband	1500	G. Gulbrandsen . .	Kristiania
"	Hafenarbeiter-Verband	1400	P. Andersen . . .	Kristiania
Oesterreich	Eisenbahner-Verband	54630	J. Schwab	Wien
			J. Tomschik . . .	Wien
			R. Müller	Wien
			W. Brodecky . . .	Prag
			K. Beran	Wien
"	Transportarbeiter-Verband	10000	A. Forstner . . .	Wien
			K. Weigl	Wien
Schweden	Transportarbeiter-Verband	6000	Ch. Lindley	Stockholm
Schweiz	Eisenbahner-Verband (A. U. S. T)	12000	O. Weber	St. Gallen
"	Transportarbeiter-Verband	1200	B. Walter	Basel
Spanien	Eisenbahner-Verband	60000	V. Barrio	Madrid
Vereinigte Staaten	Seemanns-Verband	15000	R. Cordoncillo . .	Madrid
			H. P. Griffin . . .	New York

Zusammen 61 Delegierte von 30 Verbänden aus 14 Nationen mit 657 735 Mitgliedern.

Das internationale Sekretariat war durch den gesamten Zentralrat, den Kollegen Schumann, Döring, Müller, Brunner und Jochade, alle aus Berlin, vertreten.

Als Gäste waren anwesend: Mr. A. Appleton, Sekretär der General Federation of Trade Unions of Great Britain, und Herr Anitchkin, Antwerpen, als Vertreter des russischen Seemanns-Verbandes.

Erster Verhandlungstag.

Dienstag, den 26. August 1913. - Vormittagssitzung.

1. Eröffnung und Konstituierung des Kongresses.

Der Kongress wird um 1/2 11. Uhr morgens in der »Caxton Hall« eröffnet.

Reichstagsabgeordneter **Schumann**, Berlin, eröffnet den Kongress und führt aus: Ich heisse die Kollegen aller Länder im Namen des Zentralrats der Internationalen Transportarbeiter-Federation herzlich willkommen. Trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten ist es uns gelungen, eine internationale Federation ins Leben zu rufen. Mag auch noch manches an der Organisation zu wünschen übrig bleiben, sie hat doch gezeigt, dass sie leistungsfähig ist und dem internationalen koalierten Unternehmertum entgegentreten kann. Dies ist nicht das erste Mal, dass der Kongress in London zusammentritt. Hier stand die Wiege der internationalen Federation. Hier in London wurde der erste Kongress abgehalten. Heute haben wir nahezu eine Million organisierter Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande in unsrer internationalen Organisation. Aufgabe des Kongresses wird es sein, die Berichte der angeschlossenen Organisationen über ihre Tätigkeit in den letzten drei Jahren entgegenzunehmen, zu beraten, nach welcher Richtung hin unsre Organisation verbessert werden kann, wie sie ausgebaut werden muss, und überall ratend und helfend einzugreifen. Unsre internationale Bewegung hat befruchtend auf die nationalen Organisationen gewirkt. Sie hat die Entwicklung zur Einheit gefördert, die so notwendig ist in Anbetracht der Tatsache, dass das Unternehmertum seine Organisation immer mehr zentralisiert und über die Landesgrenze ausdehnt. Es muss unsre Aufgabe sein, unsre internationale Organisation immer kampffähiger und schlagfertiger zu gestalten. Die Internationale Transportarbeiter-Federation wurde im Jahre 1897 in dieser Stadt gegründet. Unsre englischen Kollegen können stolz auf den Anteil sein, den sie an diesem Werke gehabt. Ich überlasse es einem englischen Redner, nach mir auf die Entwicklung unsrer Organisation seit dem Jahre 1897 einzugehen. Unser aller Wunsch wird sein, dass die Internationale Transportarbeiter-Federation, gefestigt und gekräftigt aus diesem Kongress hervorgehen wird. Im Namen des Zentralrats der Internationalen Transportarbeiter-Federation heisse ich Sie alle zu diesem Kongress herzlich willkommen.

Ben Tillett, London, begrüsst die Delegierten im Namen der englischen Kollegen: Diese Bewegung, der wir angehören, die Europa und Amerika umfasst, kann wohl eine Weltbewegung genannt werden. Die Kapitalisten der Transportindustrie, gegen die wir kämpfen müssen, stellen wohl die mächtigste

Körperschaft dar, die das Geld zu schaffen fähig ist. Sie bekämpfen uns geschlossen überall, bei allen Streiks und Aussperrungen, in welchem Lande diese auch stattfinden mögen. Sie beherrschen auch die Regierungen und können diese bewegen, Militär gegen streikende Arbeiter aufmarschieren zu lassen. Während der letzten grossen Lohnbewegungen in Grossbritannien haben die Regierenden mehr Gewalttätigkeiten gegen die Arbeiterschaft verübt als in irgendeinem andern Lande. Ich kann diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne des grossen Führers August Bebel zu gedenken, den wir vor kurzem durch den Tod verloren haben. Durch seine grosse Aufrichtigkeit, seinen hohen Idealismus inspirierte er nicht allein die Bewegung Deutschlands, sondern auch die aller andern Länder. Er war einer der ersten, der die hohe Bedeutung der Emanzipierung der Frau im Befreiungskampfe der Arbeiterklasse erkannte und der mit glühender Seele für den Völkerfrieden und die Völkerverbrüderung stritt. Wir vermissen unsern teuren Toten schmerzlich in diesem Kampfe gegen die Kriegshetzer und Volksfeinde, den wir in allen Ländern führen müssen. Was unser Freund Liebknecht vor einiger Zeit über die Treibereien der Rüstungskapitalisten vorbrachte, findet auch bei uns und in andern Ländern sein Gegenstück. Auch wir haben neben unserm Reederkartell ein Panzerplattenkartell, vor dem die Regierung bange ist, und dessen Agenten die Presse bearbeiten und zum Kriege gegen Deutschland hetzen, während die deutschen Hetzer ihrerseits zum Kriege gegen England auffordern. Ich möchte, dass unsre Federation stark genug werde, um Kriege zu verhindern, dass wir, wenn die Zeit kommt, einen Streik zur Verhinderung des Krieges erklären können. Man glaubt im Auslande vielfach, wir lebten hier in England unter der Regierung einer philanthropischen Despotie, die uns jede Bewegungsfreiheit erlaube. Gewiss können wir so ziemlich alles reden, was wir wollen. Aber sobald es zum Handeln kommt, dann zeigt sich, wie beschränkt unsre Freiheit ist; dann kommen der Polizeiknüppel und der Säbel und die Flinte des Soldaten zum Vorschein.

Ich bin stolz darauf, dass meine Organisation die Mitbegründerin der internationalen Federation ist, deren ältestes Mitglied ich hier bin. Ich danke den Kollegen vom Zentralrat von ganzem Herzen für die geschäftskundige und gewissenhafte Weise, in der sie bisher die Angelegenheiten der Federation verwaltet haben. Seit dem letzten Kongress haben wir uns in Grossbritannien zu einer nationalen Federation zusammengetan, und ich hoffe, auf dem nächsten Kongress berichten zu können, dass in Grossbritannien aus der Federation eine Einheitsorganisation geworden ist wie in Deutschland. Es freut mich, konstatieren zu können, dass die britischen Transportarbeiter heute mehr Interesse an der internationalen Bewegung haben als früher. Was auch die Veränderungen sein mögen, die wir in unsrer Verwaltung vornehmen werden, so werden die Geschäfte hoffentlich dennoch wie bisher in derselben geschäftskundigen und gewissenhaften Weise geführt werden.

Ich heisse im Namen der britischen Transportarbeiter die Kameraden aller Länder aufs herzlichste willkommen. Wir haben schwere Kämpfe hinter uns und schwere Kämpfe stehen uns bevor. Mehr denn je ist man geneigt, gewalttätig gegen uns vorzugehen. Ich beanspruche für mich und meine Freunde das Recht, der Gewalttätigkeit der Regierung mit Gewalt zu begegnen. Das soll keine Drohung sein, aber das ist die unabwendbare Entwicklung, wenn die Regierenden nicht damit aufhören, streikende Arbeiter durch Polizei und Militär nieder-

knüppeln und niederschliessen zu lassen. Wir bilden eine grosse brüderliche Gesellschaft, die die Bande der Nation und der Rasse durchbrechen. (Beifall.)

Der **Vorsitzende** dankt dem Kollegen Tillet für die herzliche Begrüssung des Kongresses. Die Worte Tilletts über Bèbel haben auf die deutschen Delegierten den angenehmsten Eindruck gemacht. Wir Deutschen haben durch den Tod Bebels den herbsten Verlust erlitten, aber das Proletariat der ganzen Welt wird den Verlust mitempfinden; denn Bebel hat seine Botschaft über die Grenzen seines Landes hinausgetragen.

Bidegaray, Paris, (Eisenbahner) schliesst sich im Namen der französischen Delegierten den Ausführungen Tilletts über Bebels Tod an.

Appleton (Sekretär des britischen Gewerkschaftsbundes) begrüsst den Kongress im Namen seiner Organisation, die sich aus 160 verschiedenen Gewerkschaften mit 873 000 Mitgliedern zusammensetzt. Wir vertreten denselben Gedanken wie Sie; wir sind wie Sie für den Zusammenschluss der Organisationen und gegen die Einzelaktion. Auch wir haben erkannt, dass wir unsre Tätigkeit über die Grenzen hinaus tragen müssen. Was der Arbeiterbewegung nottut, ist ein weiter Blick, grössere Intelligenz und tiefere Bildung in den Reihen unsrer aktiven Mitglieder. Wir könnten schon heute den Kapitalisten manche Betriebe aus der Hand nehmen und sie im Interesse der Arbeiterklasse verwalten als Stufe zu dem Gesellschaftszustand, in dem jeder, der arbeiten will, das vollkommenste Leben und das höchste Mass des möglichen Glückes geniessen kann. Glauben Sie nicht, dass wir nicht mit ganzem Herzen bei Ihnen sind, weil meine Rede kurz ist. Ich halte mehr vom Handeln als vom Reden. Es wird mich stets freuen, an Ihren Zusammenkünften teilzunehmen, und ich wünsche Ihren Beratungen im Namen der Arbeiter, die ich vertrete, den vollsten Erfolg.

Williams, London, heisst den Kongress im Namen der Britischen Transportarbeiter-Federation und des Londoner Distrikts herzlich willkommen. Ich wurde Sekretär der Transportarbeiter-Federation zu einer Zeit, als wir in London einen grossen Kampf zu bestehen hatten. Das brachte mich sofort in Berührung mit der internationalen Bewegung. Durch die Vermittlung des internationalen Sekretariats der gewerkschaftlichen Landeszentralen wurden wir von unsern ausländischen Brüdern in jenen schweren Zeiten mit 4000 bis 5000 Pfund Sterling unterstützt. Wir danken unsern Kameraden für diese Unterstützung. Ich möchte auch den deutschen Kollegen für den überaus freundlichen Empfang danken, den sie mir bei meinem Besuche Deutschlands zuteil werden liessen. Leider haben wir hier in London keine so schönen und imponierenden Gewerkschaftsgebäude wie Sie in Deutschland. Lassen Sie uns, werthe Kollegen, in unsern kommenden Beratungen darauf sehen, das zu betonen, was uns einigt und nicht das, was uns trennt. Wir leben in schweren Zeiten. Wir haben die vereinigten Kapitalisten der Transportindustrie gegen uns. Lassen Sie uns insbesondere darauf achten, dass wir uns nicht mit politischen Fragen befassen, wodurch unsre wirtschaftliche Tätigkeit gehindert werden könnte. Unsre internationale Bewegung ist noch in den Kinderschuhen. Hoffen wir, dass dieser VIII. Kongress einen Markstein in der Geschichte unsrer Bewegung bilden wird.

Der **Vorsitzende** lässt darauf die Präsidenten des Kongresses wählen. Er erklärt, dass bisher auf den internationalen Kongressen zwei Präsidenten mit gleichem Recht gewählt worden seien, und schlägt dem Kongress vor, an dem Brauche festzuhalten.

Wahl der Präsidenten.

Nach kurzer Diskussion wird beschlossen, drei Vorsitzende zu wählen. Folgende Kollegen werden zu Vorsitzenden mit gleichen Rechten für die Dauer des Kongresses gewählt: Schumann (Deutschland), Gosling (England), Lindley (Schweden).

Von einer Ernennung von zwei Rednerlistenführern wird auf Antrag des Kollegen Lindley abgesehen.

Die Tagungszeit wird von 10 bis 1 Uhr vormittags und von 3 bis 6 Uhr nachmittags festgesetzt.

Vorsitzender: Wir kommen zur Resolution I, die von Schweden eingereicht worden ist und eine neue Geschäftsordnung beantragt. Denselben Gegenstand behandelt auch der Absatz 4 der Resolution VI, die von dem Allgemeinen Seemannsbund der Niederlande eingereicht worden ist. Ich schlage vor, ein Komitee einzusetzen, das die Anträge zu beraten hätte, um dem Kongress eine neue Geschäftsordnung vorzuschlagen, die auf dem nächsten Kongress in Kraft treten würde. Das Komitee könnte sich aus je einem Mitglied der fünf nationalen Gruppen, den Antragstellern und einem Vertreter des Zentralrats zusammensetzen. Ich bitte Sie, diesen Vorschlag anzunehmen.

Frage der Kongress-Sprachen.

Rivelli, Frankreich, macht den Vorschlag, den anwesenden italienischen und spanischen Delegierten zu erlauben, sich in ihren Reden ihrer Muttersprache zu bedienen.

Der **Vorsitzende** erklärt, dass er diesen Vorschlag nicht annehmen könne. Mit demselben Recht könnten die Schweden, Holländer, Dänen und andre Nationen verlangen, sich ihrer Muttersprache zu bedienen. Das würde zu einer grossen Verwirrung führen. Früher hat man die Sprachschwierigkeiten überwunden, indem die Sprachkundigen ihren weniger sprachkundigen Kollegen am Tische die Verhandlungen erklärten.

Cathery, England, unterstützt den Vorschlag Rivellis unter dem Hinweis, dass es nicht recht sei, es den kleinen Nationen, die die drei Kongresssprachen nicht verstünden, schwer oder unmöglich zu machen, ihre Ansichten auf dem Kongress vorzubringen.

Lindley, Schweden, spricht gegen den Vorschlag Rivellis, der die Zeit zur praktischen Arbeit des Kongresses vergeuden würde. Wir müssen uns in das Unabänderliche fügen. Wir Schweden hätten gern mehr Delegierte geschickt, wenn wir mehr sprachkundige Leute zur Verfügung hätten.

V. d. Berg, Holland, schlägt als Amendement zu Rivellis Vorschlag vor, den Delegierten zu gestatten, die von ihnen eingereichten Resolutionen in ihrer Muttersprache zu begründen.

Signorini, Italien, befürwortet das Amendement des Vorredners und bemerkt, dass der Zentralrat bei der Festsetzung der Kongresssprachen willkürlich gehandelt habe.

Vorsitzender: Die Festsetzung der drei Kongresssprachen geschah auf Beschluss des Kopenhagener Kongresses und ist nicht eine willkürliche Handlung des Zentralrats. Vielleicht liesse sich die Meinungsverschiedenheit in folgender Weise regeln: Der Kongress hält nach wie vor an den drei offiziellen Kongresssprachen fest, gestattet es aber ausnahmsweise den Delegierten, sich bei der

Begründung von Anträgen einer andern Sprache zu bedienen. Doch soll dies nicht als Präzedenzfall gelten.

Der Kongress schliesst sich dem Vorschlag des Vorsitzenden an.

Vorsitzender: Es ist vorgeschlagen worden, dass sich das Komitee zur Beratung der Umgestaltung der Geschäftsordnung aus je einem Vertreter der fünf nationalen Gruppen, den Antragstellern und einem Vertreter des Zentralrats zusammensetze. In der Mittagspause könnten sich die verschiedenen Nationen vielleicht in bezug auf die zu wählenden Personen einig werden.

Ich möchte auch alle Delegationen noch auffordern, eine Liste mit den Namen ihrer Delegierten einzureichen.

Es sind verschiedene Begrüssungstelegramme eingelaufen. Sie kommen von den Transportarbeitern Rumäniens und den Eisenbahnern Spaniens.

Der Kongress vertagt sich um 1 Uhr.

Dienstag, den 26. August 1913. Nachmittagsitzung.

Beginn 3 Uhr.

Vorsitzender **Schumann** eröffnet die Sitzung und bittet um Ruhe während der Uebersetzungen. An den folgenden Tagen wird der Kongress in einem geräumigeren Saale tagen. Das in der Morgensitzung angenommene Komitee zur Beratung der Geschäftsordnung wird sich aus folgenden Kollegen zusammensetzen: **Rivelli** (Frankreich, Italien, Spanien); **Catherly** (England, Amerika); **Mahlmann** (Holland, Belgien); **Gulbrandsen** (Skandinavien); **Schwab** (Oesterreich, Deutschland, Schweiz).

An Stelle Schumanns, Deutschland, übernimmt jetzt **Lindley**, Schweden, den Vorsitz, um dem ersteren zu gestatten, an der Debatte über den entgegenzunehmenden Bericht des Sekretärs teilzunehmen.

Wilson, Grossbritannien: Die britische Delegation hat beschlossen, dem Kongress den Vorschlag zu unterbreiten, die Presse von den Verhandlungen auszuschliessen und ein kleines Presskomitee einzusetzen, das am Ende jeder Sitzung der Presse einen kurzen offiziellen Bericht zu übermitteln hätte.

Forstner, Oesterreich, wendet sich gegen diesen Vorschlag, und

Guinchard, Frankreich, beantragt, nur die bürgerliche Presse, nicht aber die Arbeiterpresse, auszuschliessen.

Da die erste Abstimmung zu Irrtümern Anlass gegeben, nimmt der Vorsitzende eine zweite Abstimmung vor, die folgendes Resultat hat:

Es stimmten für die Zulassung der ganzen Presse 29, und für die Zulassung der Arbeiterpresse allein 23. Es wurde demnach beschlossen, die gesamte Presse zuzulassen.

Der **Vorsitzende** macht bekannt, dass das zur Beratung der Anträge zur Abänderung der Geschäftsordnung eingesetzte Komitee am folgenden (Mittwoch) Morgen um 9½ Uhr eine Sitzung abhalten werde.

2. Bericht des Zentralrats.

Hierauf erhält das Wort zu dem gedruckt vorliegenden Bericht des Zentralrats der Sekretär

Jochade: Werte Kongressteilnehmer! Nach einer längeren Zwischenpause sind wir wieder einmal aus allen Ländern versammelt, um hier, an der Geburts-

stätte unsrer internationalen Federation, über neue Mittel und Wege zur Durchführung unsres Programms zu beraten. Damit soll nicht gesagt sein, dass die bisher angewandten Mittel schlecht geworden oder veraltet sind, im Gegenteil, wir sind in der getreuen Befolgung aller in unserm Programm aufgestellten Grundsätze gross und stark geworden. Unser Programm ist das Resultat von sieben Kongressen, die dem heutigen Kongresse in einem Zeitraum von 16 Jahren, also seit 1896, vorausgegangen sind. Unsre internationale Federation hat schlimme Zeiten durchmachen müssen, Zeiten der schwersten Krisen, Zeiten, in denen es fraglich schien, ob überhaupt noch eine internationale Organisation existierte. Aber auch über diese Sturm- und Drangperiode sind wir hinweggekommen. Nur die älteren Kameraden unter uns, diejenigen, die von Anfang an immer mit dabei waren, wissen, welche Schwierigkeiten zu überwinden waren und welche Opfer gebracht werden mussten, um das zu erreichen, was wir heute in der Internationalen Transportarbeiter-Federation verkörpert sehen. Ich hebe dieses deshalb so besonders hervor, weil hier eine Anzahl Vertreter anwesend sind, die erst in den letzten Jahren zu uns kamen, die also nicht wissen können, wie die Entwicklung der internationalen Federation Schritt für Schritt vor sich ging. Diese Entwicklung ist das Resultat einer jahrelangen zähen und planmässigen Arbeit, nicht seitens des von Ihnen eingesetzten Zentralkomitees allein, nein, auch die Kameraden unter Ihnen, die seit Jahren mit im Vordergrund der internationalen Bewegung standen, haben wacker mitgeholfen. Deshalb möchte ich mich nochmals an die Vertreter, die heute zum ersten Mal hier unter uns sind, mit der Bitte wenden, die geleistete Arbeit zu respektieren und erst Ursache und Wirkung der Beschlüsse und Handlungen genau zu prüfen, ehe sie ein Urteil fällen. Unsre internationale Federation blickt doch schon immerhin auf eine ziemliche Vergangenheit zurück, und ihre Grundlage, ihr Programm, ist aus den Verhältnissen heraus entstanden. Es sollte daher möglichst vermieden werden, an dieser Grundlage zu rütteln, wenn eine unbedingte Notwendigkeit dazu nicht vorliegt. Jeder Kongressteilnehmer wird die Vergangenheit unsrer internationalen Federation zu würdigen wissen und sicherlich sein Bestes dazu tun, damit auf der alten bewährten Grundlage weiter aufgebaut werden kann.

Werte Kongressteilnehmer! Wenn wir uns heute den Bau betrachten, der inzwischen entstanden ist, so können wir alle stolz darauf sein. Unsre internationale Federation hat sich seit 1910 beinahe verdoppelt. Am 1. Juli 1910 nämlich zählte die internationale Federation 42 Organisationen mit 467 918 Mitgliedern in 16 Ländern, heute zählt sie 50 Organisationen mit 881 950 Mitgliedern in 18 Ländern. Die Mitgliederzahl ist also um 414 032 gestiegen. In der Berichtsperiode haben sich 16 Organisationen mit 246 734 Mitgliedern der I. T. F. angeschlossen, ausgeschieden sind zwei Organisationen mit zusammen 2800 Mitgliedern. Interessant ist die Zusammensetzung der internationalen Federation nach ihren Berufsgruppen. Soweit es möglich war festzustellen, wieviel Mitglieder den in der internationalen Federation befindlichen Berufsgruppen angehören, haben wir es versucht. Die Zahl der Eisenbahner stieg seit 1910 von 266 516 auf 378 188, der Strassenbahner, Fuhrleute und andern Transportarbeiter von 89 016 auf 241 006, der Hafendarbeiter, Binnenschiffer und Flösser von 84 536 auf 169 883 und der Seeleute von 27 850 auf 92 873. Hieraus ergibt sich, dass die Gruppe der Eisenbahner um etwa 30 Proz. zugenommen hat, die Gruppe der Hafendarbeiter hat sich verdoppelt, die Gruppe der Transportarbeiter und See-

leute verdreifacht. Die Gruppe der Eisenbahner ist vorläufig noch die stärkste in der internationalen Federation, aber sie wird bald durch andre Gruppen, die sich in einer rapiden Entwicklung befinden, wahrscheinlich überholt werden.

Den Hauptanteil an der Zunahme der Gruppe Eisenbahner haben die Eisenbahner in Grossbritannien und Spanien. Hier in Grossbritannien schlossen sich drei Organisationen zu einer Einheitsorganisation zusammen, in der National Union of Railwaymen, die heute über 200 000 Mitglieder zählt. Es stehen nur noch die Lokomotivführer und Heizer in der Associated Society mit etwa 20 000 Mitgliedern und die Railway Clerks mit 12 000 Mitgliedern ausserhalb der National Union. Erstere wünschten ein föderatives System anstatt einer Einheitsorganisation, letztere hielten einen Anschluss noch für verfrüht. Alle drei Organisationen wirken aber in wichtigen Fragen stets zusammen. So zeigt sich uns die Eisenbahnerbewegung in Grossbritannien in einer Geschlossenheit, wie sie kaum in einem andern Lande erreicht wird. Und Spanien? Ich hätte es vor Jahren nicht für möglich gehalten, in diesem Lande, das seit Jahren unter der Herrschaft der Klerikalen stand und von einer reaktionären Regierung geleitet wird, überhaupt eine Eisenbahnerorganisation zu schaffen. Ich musste zu diesem Glauben kommen, weil die Organisation, die vor einem Jahrzehnt bestand und ihren Sitz in Barcelona hatte, bei einem verunglückten Streik vollständig vernichtet wurde. Trotzdem gelang es den unermüdlischen Bemühungen der Kameraden Barrio und Cordoncillo, die hier als Vertreter unter uns anwesend sind, in ganz kurzer Zeit eine Organisation von 70 000 Mitgliedern zu schaffen. Was mich aber am meisten freute, war, dass diese Organisation durch ihr Statut bestimmte, sie habe sich sofort der internationalen Federation anzuschliessen. Heut gehört sie mit 40 000 Mitgliedern derselben an. Ich glaube Ihnen allen aus dem Herzen zu sprechen, wenn wir den Kameraden Barrio und Cordoncillo für das, was sie unter solchen schwierigen Verhältnissen zustande brachten, die vollste Anerkennung des Kongresses aussprechen. Der Kamerad Barrio steht an der Spitze der spanischen Gewerkschaftsbewegung, und ich wage deshalb zu hoffen, dass er es fertig bringt, in der nächsten Zeit auch eine tüchtige Organisation unter den Transportarbeitern, Hafenarbeitern und Seeleuten zu schaffen. Unserer Unterstützung wäre er, soweit wir dazu imstande sind, unbedingt sicher.

Leider muss ich diesen Mitteilungen über die Erfolge in der Eisenbahnerbewegung eine weniger erfreuliche folgen lassen. Ihnen allen ist der unglückliche Ausgang des französischen Eisenbahnerstreiks bekannt, der von einigen voreiligen Personen, entgegen dem Willen und den Beschlüssen der Organisationsleitung inszeniert wurde. Vor dem Streik war uns das Syndikat mit 48 000 Mitgliedern angeschlossen, heute nur noch mit 22 000; ungefähr zwei Drittel aller Mitglieder waren gleich nach Beendigung des Streiks fahnenflüchtig geworden.

Den Hauptanteil an der Entwicklung der übrigen Gruppen haben die englischen und deutschen Transportarbeiter. Die letzteren steigerten ihre Mitgliederzahl seit 1910 von 118 416 auf 231 359, das sind über 100 000 mehr, also sie verdoppelten ihre Mitgliederzahl in den drei Jahren. Die englischen Transportarbeiter brachten es auf 150 000 Mitglieder. Ihr Anschluss erfolgte 1912. Zweifellos ist diese Entwicklung auf den Zusammenschluss der organisierten Kräfte im Transportgewerbe zurückzuführen. Nur einige Unterschiede sind hierbei zu beachten. Während in Deutschland die Zentralisation in der straffsten Form durch-

geführt ist, hat man in Grossbritannien als Uebergangsstadium noch das föderative System, aber alle einsichtigen Genossen unter unsern englischen Berufskollegen, die alle Schwächen und Fehler des föderativen Systems während der letzten grossen Kämpfe am eigenen Leibe gespürt haben, arbeiten auf die Schaffung einer Einheitsorganisation auf zentralistischer Basis hin. Ja, ihre Bestrebungen gehen noch weiter und wir können sie nur billigen, nämlich, sie wollen den Zusammenschluss der Transportarbeiter mit den Eisenbahnern. Käme dieser zustande, dann hätten wir eine Einheitsorganisation im britischen Transport- und Verkehrsgewerbe, die 350 000 Mitglieder übersteigt. Freilich, der Zusammenschluss bedingt bei den Transportarbeitern, dass sie vorher ihr föderatives Organisationssystem aufgeben und die Einheitsorganisation auf ein sicheres Fundament stellen, so dass sie sich mit ihren Einrichtungen der wohlfundierten National Union nähern. Im gegenwärtigen Augenblick sind sie natürlich noch sehr weit davon entfernt. Immerhin kann man die Möglichkeit eines Zusammenschlusses unter den von mir angedeuteten Gesichtspunkten ernsthaft ins Auge fassen, und er wird kommen, ob freiwillig oder nicht; die Verhältnisse und die weitere Entwicklung werden die noch Widerstrebenden dazu zwingen. Weshalb sollte ein Zusammenschluss nicht möglich sein, der Berührungspunkte gibt es ja so viele?! Wenn es eines Beispiels dafür bedarf, so ist es der Riesenkampf im Jahre 1911, wo alle Gruppen im Transport- und Verkehrsgewerbe einmütig zusammenstanden und auch ausharrten. Da müsste doch das Zusammenarbeiten in einer Einheitsorganisation gleichfalls möglich sein. In Deutschland ist das bereits der Fall. Wenn uns die Organisation der Eisenbahner dort durch die staatlichen Behörden und eine grosse Zahl regierungsfreundlicher Organisationen ungeheuer erschwert wird, so ändert das doch unsre Ansicht und unser Organisationssystem nicht, denn wir sind fest davon überzeugt, je mächtiger der Transportarbeiterverband wird, desto grösser wird sein Einfluss schliesslich auf die Eisenbahnermassen werden. Die Eisenbahner werden auf die Dauer auch nicht dem Einflusse entgehen können, der vom Deutschen Transportarbeiterverbande, ja, von den sich in den letzten Jahren rapide entwickelten deutschen Gewerkschaften ausgeht. Die Eisenbahnermassen werden sich auch nicht für alle Zeiten wie Kulis behandeln lassen, dafür wird unsre im grossen Maßstabe betriebene Propaganda- und Aufklärungsarbeit schon sorgen. Sollte alle diese Arbeit vergeblich sein? Ich glaube nicht, und die Vertreter der italienischen Eisenbahner, die in ihrer Begründungsschrift über die Notwendigkeit der Verlegung des Sitzes der internationalen Federation unsre Organisation so oberflächlich und vollständig verkehrt beurteilten, werden, das hoffe ich, sehr bald zu einer andern Ansicht kommen müssen. Mehr will ich hierüber nicht sagen, der Kollege Döring wird auf die Begründungsschrift unsrer italienischen Freunde noch näher eingehen. Meine Aufgabe war es nur, zu zeigen, wie durch eine Fusion der organisierten Kräfte innerhalb des Transport- und Verkehrsgewerbes, speziell hier in Grossbritannien, wie bereits in Deutschland, eine mächtige Interessenvertretung geschaffen werden kann. Schon der Zusammenschluss der Eisenbahner in Grossbritannien ist nicht ohne Einfluss auf unsre Bruderorganisationen in den andern Ländern geblieben, wie mir verschiedene der hier anwesenden Vertreter bestätigen werden, um wieviel mehr wird sich dieser bemerkbar machen, wenn sich unsre Brüder zu Lande und zu Wasser, einerlei, ob sie auf oder an den Schiffen, an der Eisenbahn, im Personen- oder Gütertransport beschäftigt

werden, die Hände reichen und vereint für eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage kämpfen. Die heutige Zeit erfordert starke Organisationen. Das »Getrennt-marschieren und Vereint-schlagen« ist heute, infolge der starken nationalen und internationalen Verbrüderung des Kapitals nicht mehr angebracht, heute müssen wir ihnen schon starke Organisationen auf industriell-zentralistischer Basis entgegenstellen. Je eher in den verschiedenen Ländern zu diesem System übergegangen wird, desto besser für unsre Organisationen, desto besser für die Transport- und Verkehrsarbeiter zu Wasser und zu Lande. Für den Chauvinismus, Nationalitätenstreit, Ständedünkel, Separatismus und für die Streitigkeiten politischer und religiöser Natur darf kein Raum mehr in der Arbeiterbewegung sein. Mit solchen Dingen sollten wir nicht unnütz die Zeit verträdeln.

Werte Kongressteilnehmer! Der Bericht des Zentralrats liegt Ihnen ja gedruckt vor und ich hoffe, dass er Sie zufriedenstellen wird. Ferner liegt Ihnen auch ein Teil der Berichte von den verschiedenen Organisationen der verschiedenen Länder vor. Dieser Bericht ist ein provisorischer und kann erst im Laufe dieses Jahres vollendet werden. Wir haben mit der Uebersetzung der Berichte, sowohl in englischer wie französischer Sprache, grosse Schwierigkeiten zu überwinden gehabt. Aus diesem Grunde konnten sie auch nicht einige Wochen vorher in den Händen der Delegierten sein. Auf alle die Einzelheiten der Schwierigkeiten, die wir bei den Uebersetzungsarbeiten zu überwinden hatten, will ich hier weiter nicht eingehen, aber ich bin gerne dazu bereit, wenn Sie es wünschen. Nur um eins möchte ich die Vertreter englischer und französischer Zunge bitten, nämlich genau zu prüfen, ob die ihnen vorliegenden Berichte in Englisch und Französisch einwandfrei und gut sind. Wird mir das von Ihnen bestätigt, so werden wir nichts unversucht lassen, das jetzige Uebersetzungssystem noch weiter auszubauen, — vorausgesetzt natürlich, dass Sie die »langsamen« und »unpraktischen« Deutschen erneut mit Ihrem Vertrauen beehren — und ich kann Ihnen garantieren, dass in Zukunft alle Publikationen prompt und in guten Uebersetzungen erscheinen werden.

Zu dem Bericht des Zentralrats selbst möchte ich noch sagen, dass wir darin auf die Organisations- und Aktionsmethode in verschiedenen Ländern, auf die technische Entwicklung und die Einführung von Arbeitskräfte sparenden Maschinen, auf die hygienischen Verhältnisse und das Rettungswesen im Transport- und Verkehrswesen, auf die Kämpfe und grösseren Lohnbewegungen seit 1910, auf den Streikbrecher- und Arbeitswilligenhandel sowie die gelben Organisationen, auf die Stellungnahme der Arbeitgeber und Regierungen uns gegenüber, auf die Entwicklung unsrer Organisationen in den verschiedenen Ländern, auf unsre Agitations- und Organisationstätigkeit, Statistik, Informationen, Publikationen usw. Bezug genommen haben. Ich möchte nicht unterlassen, Ihre Aufmerksamkeit auf unsre Ausführungen über die technische Entwicklung im Eisenbahn- und Schifffahrtsbetriebe und der maschinellen Beladung und Entladung der Schiffe hinzulenken, gleichfalls auf die hygienischen Verhältnisse im Eisenbahn-, Hafen- und Seefahrtsbetriebe sowie auf das Rettungswesen im Eisenbahn- und Schifffahrtsbetriebe. Besonders habe ich hierbei der grossen Ansteckungsgefahr bei der Bearbeitung von Schiffsloadungen und der Versuche mit den Sicherheitsvorrichtungen und den automatischen Wagenkuppelungen im Eisenbahnbetriebe gedacht. Ich kann nicht umhin, die Oeffentlichkeit auf eine schreckliche Krankheit aufmerksam zu machen, von denen die beim Verladen von Zink und Blei-

erzen beschäftigten Hafenarbeiter befallen werden. Unser Kollege Williams von der Englischen Transportarbeiter-Federation berichtet mir darüber, dass diese Arbeiter an Bleikolik erkranken und manchmal teilweise paralytisch werden. Ihre Hände beugen sich dabei im Handgelenk und werden steif, sind also vollständig verkrüppelt. Noch weit schrecklicher ist eine Krankheit, so berichtet mir Williams weiter, von der die Arbeiter befallen werden, die mit Pech umgehen oder welche die damit fabrizierten Patent-Heizmaterialien verladen müssen. Diese furchtbare Krankheit nennt man hier in England Pechkrebs. Waren der genannten Art werden in grossen Ladungen von hier nach Frankreich, Deutschland, Italien, Brasilien, Spanien und andern Ländern verschifft. Die Hafenarbeiter mögen also auf der Hut sein und die Regierungen sollten sich einmal um diese Verhältnisse bekümmern. Wir haben zum ersten Male zu den erwähnten Fragen in unsern Berichten Stellung genommen und es kann deshalb nur eine Anregung für die Organisationsvertreter sein, den besprochenen Fragen fortwährend ihre Aufmerksamkeit zu widmen, damit wir sachkundiges Material erhalten. Wir dürfen auch diese Seite unsrer Aufgaben nicht vernachlässigen.

Zu unsern Berichten über die Kämpfe und Lohnbewegungen muss ich noch bemerken, dass sie dort, wo sie nicht vollständig sind, auf den Mangel an Informationen zurückzuführen sind. Die Berichterstattung der meisten Organisationen an das internationale Sekretariat war einfach miserabel. Nur einige wenige Organisationen haben ihre Pflicht in dieser Beziehung erfüllt. Wir haben unter diesen Umständen getan, was wir konnten, und es ist nicht unsre Schuld, wenn unsre italienischen Eisenbahnerkollegen glauben erklären zu müssen, dass unsre Berichte wertlos und zu nichts nütze waren. Gerade unsre italienischen Eisenbahnerkollegen sollten die allerletzten sein, die sich eine Kritik darüber erlauben, denn sie haben nie Berichte geliefert, sie haben nie etwas unternommen, was geeignet gewesen wäre, die Berichterstattung auf ein höheres Niveau zu heben und für ihre ausländischen Berufskollegen dadurch praktische Arbeit zu leisten. Mit der Ausarbeitung von Protestresolutionen gegen die Kriegsgefahr allein ist es auch nicht getan. Werden wir von den Organisationsleitungen durch eine planmässige Berichterstattung nicht genügend unterstützt, wie können wir dann den Organisationen mit Informationen dienen, die solche notwendig gebrauchen? In diesen wichtigen Zweig unsrer internationalen Verbindung sollte endlich einmal ein festes System gebracht werden und ich würde mich sehr freuen, wenn da die italienischen Eisenbahner mit gutem Beispiel vorangingen, denn dann hätten sie Gelegenheit zu zeigen, dass es ihnen mit der Mitarbeit ernst ist und sie auch praktische Arbeit leisten können. Die Berichterstattung bei Streiks und grösseren Lohnbewegungen sowie die Erteilung von Informationen muss von den Organisationen in Zukunft unbedingt besser geregelt werden.

Unser Kassenbericht weist in der Zeit vom 1. Juli 1910 bis 1. Januar 1913 eine Totaleinnahme inkl. Kassenbestand von 79 196.60 Mk. und eine Ausgabe von 66 177.53 Mk. aus, so dass am 1. Januar 1913 ein Kassenbestand von 13 019.07 Mk. verblieb. Vom 1. Januar 1913 bis jetzt hatten wir eine Einnahme von 16 358.99 Mk., die Ausgabe betrug 14 264.24 Mk., mithin haben wir einen Kassenbestand von 15 113.82 Mk. Ueber säumige Beitragszahler kann ich eigentlich nicht klagen. Die Verwendung der Gelder geht aus den einzelnen Positionen unter den Ausgaben hervor. Sie werden finden, dass die Kosten für die Uebersetzungen und Drucksachen einen grossen Teil der Ausgaben ausmachen, weshalb wir bestrebt

sind, gerade hierin etwas gutes und vollkommenes zu leisten. Die Kassenbücher wurden wiederholt von den Revisoren revidiert und die Belege über die Einnahmen und Ausgaben gewissenhaft geprüft. Hierzu werden sich die Revisoren ja noch äussern.

Werte Kongressteilnehmer! Anscheinend gehen wir wieder schlechten Zeiten entgegen. Schon haben in den Industriezentren einiger Länder grosse Arbeitslosenversammlungen getagt und Forderungen auf Abhilfe erhoben. Wir haben also alle Ursache auf der Hut zu sein und unser Pulver trocken zu halten. Der wirtschaftliche Niedergang wird uns wieder eine grosse Zahl Kämpfe bringen. Erwarten Sie nicht zu viel von der internationalen Federation. Diese kann und darf nur in den alleräussersten Fällen in Anspruch genommen werden. Die internationale Federation war als eine aktive Körperschaft bisher nicht gedacht, sondern war mehr auf eine vermittelnde Tätigkeit eingerichtet; damit will ich sagen, dass die Widerstandskraft der angeschlossenen Organisationen in den einzelnen Ländern so gross sein muss, dass sie ihre Kämpfe in erster Linie mit eigenen Mitteln und aus eigener Kraft durchzuführen imstande sind. Sind die Organisationen in den einzelnen Ländern noch nicht so weit, dann ist es die höchste Zeit, dass unsre Berufskollegen dort leistungs- und aktionsfähige Verbände schaffen. Eine leistungsfähige internationale Organisation bedingt die Schaffung leistungsfähiger Landesorganisationen. Dort muss zunächst der Hebel angesetzt werden, nicht umgekehrt, denn das hiesse das Pferd beim Schwanz aufzäumen. Zum Schluss danke ich noch namens des Zentralrats allen Kameraden für ihre wertvolle Mitarbeit und betone hierbei noch ausdrücklich, dass wir stets bemüht gewesen sind, in freundschaftlichster Weise miteinander auszukommen. Hat es hier und da mal einen kleinen Zusammenstoss gegeben, na, so wollen wir uns das weiter nicht nachtragen, denn wo gehobelt wird, da fallen meistens auch Späne. Allgemein genommen war der gegenseitige Verkehr doch stets ein sehr freundschaftlicher. Ich danke Ihnen!

Döring führt zur Ergänzung des vom Kollegen Jochade gegebenen Berichts aus: Der Zentralrat beabsichtigt nicht, eine Diskussion über die Organisationsform herbeizuführen. Wie er sich zu dieser Frage stellt, das ist in Kopenhagen schon auseinandergesetzt worden. Unsre Anregung, die kleinen Organisationen zusammenzulegen, ist nicht auf sehr fruchtbaren Boden gefallen. In England haben die Anregungen des Zentralrats wohl dazu beigetragen, den Zusammenschluss zu fördern. Die englischen Eisenbahner machen ihren Anschluss an die Transportarbeiter-Federation davon abhängig, dass sich diese Organisation zu einem Einheitsverbande entwickelt. Auch in Argentinien, Ungarn und Rumänien sind in dieser Hinsicht Erfolge zu verzeichnen. In Norwegen ist es gelungen, die beiden Organisationen der Seeleute zu einer Einheitsorganisation zu gestalten. Selbst in Frankreich, dem klassischen Lande des Syndikalismus, haben die Hafentarbeiter und Seeleute zunächst ein Kartellverhältnis abgeschlossen, was die Unterlage zum Ausbau der Organisation abgeben kann. Auch in Belgien sind derartige Bestrebungen vorhanden, die jedenfalls durch unsre Anregungen begünstigt worden sind.

Doch ist in den letzten Jahren auch die entgegengesetzte Tendenz zu Worte gekommen. In Amerika hat sich ein Teil der Hafentarbeiter und Seeleute von ihren Verbänden losgelöst, weil er glaubte, in lokalen Organisationen den

grossen europäischen Schiffahrtsgesellschaften besser entgegentreten zu können. Aber der Misserfolg dieser Organisationsform ist evident, es bestehen nur noch ein paar kleine lokale Organisationen, die dahinvegetieren; einige haben sich der Zentrale wieder angeschlossen. In Schweden ist derselbe Versuch gemacht worden; er ist missglückt. Auch in Oesterreich und Frankreich hat sich ein Teil der Eisenbahner von der Zentralorganisation losgelöst. Ebenfalls haben sich hier in England während der Jahre 1910 und 1911 manche kleinen Organisationen gebildet, weil eben keine grosse einheitliche Organisation bestand, der man sich anschliessen konnte. In Holland hat man Versuche gemacht, die Eisenbahner auseinanderzureissen. Der Schaden ist aber schon wieder gutgemacht und die Zahl der Verbandsmitglieder ist heute schon wieder grösser, als zur Zeit der Absplitterung.

Aber dennoch ist zu konstatieren, dass die Bewegung zur Zentralisation die Bewegung zur Zersplitterung überwiegt. Wir haben in Kopenhagen verlangt, dass sich überall, wo es nötig sei, Zentralorganisationen bilden sollten. Und wir glauben, dass sich diese Notwendigkeit überall ergibt, wo die Konzentrationsbestrebungen des modernen Kapitalismus am Werke sind.

Die Versuche, die der Zentralrat im Auftrage des Kopenhagener Kongresses unternahm, um die in Norwegen bestehenden zwei Seemannsorganisationen zusammenzufügen, glückten trotz der Schwierigkeiten, die uns von Wilson und Furuseth unterzeichneten und in Norwegen verbreiteten Flugblätter bereiteten, in denen die uns nicht angeschlossene Organisation als die richtige bezeichnet wurde. Wir hatten auch den Auftrag, in Holland die Hafentarbeiter und Seeleute zusammenzubringen. Es wurden eine allgemeine und verschiedene Spezialkonferenzen anberaunt. Von den Seeleuten wurde uns gesagt, dass zwischen den beiden Organisationen keine Gegensätze prinzipieller Natur beständen. Aber sie bestanden darauf, dass bei dem Zusammenschluss der Vorsitzende der andern Organisation, Brautigam, nicht übernommen werden sollte. Schliesslich erklärten beide Organisationen, sich dem Urteil eines Schiedsgerichts, das über den Zusammenschluss mit oder ohne Brautigam beschliessen sollte, zu unterwerfen. Bis dahin sollten auf beiden Seiten alle Streitigkeiten ruhen. Aber es kam zu Schwierigkeiten in bezug auf die Zusammensetzung dieses Schiedsgerichts und es kam auch wieder zu persönlichen Reibereien, die besonders dadurch herbeigeführt wurden, dass v. d. Berg einen heftigen Artikel gegen Brautigam in »De Arbeid« veröffentlichte, der nachher vom alten Seemannsverband als Flugblatt unter die Seeleute verbreitet wurde. Es war daher nicht möglich, eine Einigung zu erzielen. Mit den Hafentarbeitern ging die Sache viel leichter. Der alte Hafentarbeiterverband gehörte der alten syndikalistischen Landeszentrale nicht an, während die andre Organisation der modernen Gewerkschaftszentrale angehört. Es wurde nun der Vorschlag gemacht, diese sollte aus ihrer Landeszentrale austreten, damit in späteren Jahren die Frage des Anschlusses an eine der Landeszentralen entschieden werden möge. Wir mussten unsre Einigungsversuche aufgeben. Mit mehr gutem Willen bei den in Frage kommenden Organisationen wären wir zum Ziele gelangt. Auch bei uns in Hamburg hatten wir ähnliche Zersplitterungen in früheren Jahren, aber die Prügel, die wir von den Unternehmern in den Jahren 1896 und 1897 bekommen haben, haben uns schnell zusammengebracht. Wir beschliessen in Anbetracht aller Umstände, beide holländischen Gewerkschaften aufzunehmen.

Der Kongress zu Kopenhagen hatte uns auch beauftragt, eine Seemannskonferenz einzuberufen, um die die Seeleute angehenden Angelegenheiten zu regeln. Das geschah. Auf dieser Konferenz sollten nach dem Beschluss von Kopenhagen nur Seeleute vertreten sein. Es kamen aber von verschiedenen Ländern sehr sonderbare Delegationen. So schickten die Engländer zum Beispiel einen katholischen Pfarrer und die Franzosen eine Dame. Es mussten noch verschiedene Konferenzen abgehalten werden und schliesslich kam eine Kontrollkarte zustande, die aber in einigen Ländern nicht eingeführt worden ist. Diese Disziplinlosigkeit ist zu verurteilen.

Wir sind zu verschiedenen Malen um Unterstützung ersucht worden. Besondere Erwähnung verdient die Unterstützung, die wir den französischen Eisenbahnern gewährt haben und die ziemlich bedeutend war. Auch von verschiedenen andern Ländern sind Unterstützungen verlangt worden. Was wir in bezug auf den Londoner Streik getan haben, ist in dem gedruckten Bericht des Zentralrats zur Genüge auseinandergesetzt worden. Der englische Streik ist deshalb im Bericht so ausführlich behandelt, weil wir von England keine klare Darstellung der Sachlage erhalten konnten. Der Zentralrat musste verschiedene Deputationen nach England schicken, um Informationen aus erster Quelle zu sammeln. Wir sind häufig von Zweigorganisationen der uns angeschlossenen Verbände ersucht worden, ihnen bei einem Kampf Unterstützung angedeihen zu lassen oder Schiffe zu boykottieren, ohne dass die Landeszentralen etwas davon wussten. Solche Anträge sind stets abgelehnt worden. Die nationalen Verbände sollten ihren Mitgliedern klarmachen, dass jede Organisation die Kosten ihrer Kämpfe allein tragen muss und dass die I. T. F. nur eingreifen kann, wenn die Kräfte der nationalen Organisation gänzlich erschöpft sind.

In bezug auf die Tagesordnung unterbreitet der Zentralrat dem Kongress den Antrag, die Beratung der Anträge 2, 3, 4, 5, 7, 8, 11 wie auch die Anträge über eine Statutenänderung einer Kommission zu überweisen. Diese Anträge bezwecken eine Umgestaltung der Organisation und bedürfen der sorgfältigsten Beratung. Namentlich die Anträge der Italiener können auf diesem Kongress nicht erledigt werden. Es würde Wochen dauern, ehe wir mit den Beratungen über die in diesen Anträgen erwähnten Gegenstände fertig würden. Die Zusammensetzung dieser Kommission könnte so erfolgen, dass so weit wie möglich jede einzelne Nation darin vertreten wäre. Oberflächlich betrachtet, mögen die Anträge sehr harmlos aussehen. Aber sie enthalten in Wirklichkeit sehr wichtige Änderungen. So verlangen die Italiener zum Beispiel die Erhöhung des Beitrags von 6 auf 12 Pfennig im Jahre. Derartige Fragen lassen sich nicht übers Knie brechen. Die Anträge der Italiener sind so weitgehend, dass wir nicht einmal Stellung dazu nehmen können. In der Begründung ihrer Anträge erheben die Italiener gegen uns die schwersten und unberechtigsten Vorwürfe. Sie werfen den Deutschen vor, dass sie nichts geleistet, dass von Berlin nie der leiseste Hauch von Idealismus ausgegangen. Wir weisen diese leichtfertigen Beschuldigungen entrüstet zurück. Und diese Vorwürfe kommen von einer Organisation, die selbst auf internationalem Gebiete, wie der Bericht Jochades dargetan hat, nichts geleistet hat. Möge man den Zentralrat kritisieren, möge man zeigen, wo wir gefehlt haben, aber wir lassen uns nicht mit Schmutz bewerfen. Wenn die Italiener auch nur eine Ahnung von dem Wirken und den Erfolgen der

deutschen Gewerkschaftsbewegung hätten, sie hätten diese leichtfertigen und unkollegialen Vorwürfe nicht erheben können. Ich bitte Sie im Interesse des Bestandes der I. T. F. unsern Antrag anzunehmen.

Der Kongress vertagt sich.

Zweiter Verhandlungstag.

Mittwoch, den 27. August 1913. Vormittagssitzung.

Vorsitzender **Lindley** eröffnet die Sitzung. Nachdem die Rede des Kollegen Döring ins Englische und Französische übersetzt worden ist, macht der Vorsitzende bekannt, dass sich bereits sechs Redner in die Rednerliste eingetragen haben. Er bittet die Redner, sich kurz zu fassen und sich nur zum Wort zu melden, wenn es absolut notwendig ist. Ferner macht er bekannt, dass der Zentralverband der russischen Seeleute ein Begrüssungstelegramm geschickt hat. Auch der Kamerad Marck hat aus dem Gefängnis in Paris einen Brief geschickt, in dem er dem Kongress Erfolg wünscht.

Vignaud, Frankreich, bemerkt einleitend, dass er zum ersten Male auf dem Kongress anwesend sei, aber er sei ein alter Kämpfer in der Gewerkschaftsbewegung. Die Gewerkschaftsfunktionäre würden in Frankreich nicht auf Lebenszeit gewählt; das sei ein Grund, weshalb ein Wechsel in der französischen Delegation zu verzeichnen sei. Die notwendige Kritik an dem Bericht des Sekretärs möge scharf sein, aber der Ton der Debatte könne brüderlich gehalten werden.

(Es wird bei der Uebersetzung des nun folgenden Teils der Rede erklärt, dass Vignaud nicht den Bericht, der am vorigen Tage von Jochade gegeben wurde, kritisierte, sondern einen von Jochade stammenden Bericht, der von dem internationalen Sekretär der gewerkschaftlichen Landeszentralen, Legien, herausgegeben ist.)

Der Bericht unsres Zentralrats zeugt leider von einem Geist, den wir im Interesse unsrer Würde nicht gutheissen können. Der Geist der freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Organisationen, den unser Zentralrat zu pflegen wünscht, ist ihm leider manchmal fremd. Der Geist der Engherzigkeit herrscht in dem Bericht. Der französische Syndikalismus missfällt dem Zentralrat; er missfällt ihm, weil er ihn nicht kennt, weil dieser Syndikalismus sein eigenes Dasein führen möchte und die Bewegung in benachbarten Ländern nicht sklavisch nachahmt. Weil zum Beispiel in Portugal nur schwer eine feste Grundlage für eine gewerkschaftliche Bewegung gefunden werden kann, infolge der das Land zerrüttenden politischen Krisen, muss nach den Ausführungen des Zentralrats (S. 19) den französischen Syndikalismus dafür die Verantwortlichkeit treffen. Nach ihm hat die direkte Aktion daran schuld, wenn ein Streik in Frankreich nicht sofort mit Erfolg gekrönt ist. Man lese nur den entstellenden Bericht, der auf Seite 9 von dem Eisenbahnerstreik in Frankreich im Jahre 1910 gegeben wird. Wäre die Kampfeslust auf den andern französischen Bahnen so gross gewesen, wie auf der Nordbahn und der staatlichen Westbahn, wo die revolutionären Elemente unter den Arbeitern vorherrschten, so wäre der Erfolg der Bewegung

unstreitig gewesen. Derselbe Bericht spricht auf Seite 19 in ähnlicher ungenauer Weise von der beabsichtigten Gründung einer Federation der französischen Hafenarbeiter, Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner. Ein solches Projekt hat nie bestanden. Es hat nur ein Meinungs-austausch über begrenzte Zwecke bezüglich gegenseitiger Unterstützung zwischen den Gewerkschaften dieser Berufe und den Bergarbeitern stattgefunden. Diese Irrtümer resultieren aus dem Misstrauen und einer unverhüllten Feindseligkeit gegen den französischen Syndikalismus seitens des Bureaus unsrer internationalen Federation. Für unsern Zentralrat sind die Gewerkschaften Vereinigungen zur materiellen Besserstellung der Arbeiter, die bei der Leitung nichts mitzureden haben, die auf jede Initiative verzichten und die erhaltenen Befehle mit jenem blinden Gehorsam ausführen, der von der Kirche schon seit Jahrhunderten ausgebeutet worden ist. Dieser gewerkschaftlichen Auffassung stellen wir die unsrige entgegen, bei der an den Kampfgeist jedes Proletariers appelliert und die Initiative des einzelnen geweckt wird, ohne dass dadurch die Notwendigkeit des gemeinsamen Vorgehens verneint würde. Wir wollen dem Zentralrat nicht in der Methode, unsre Bewegung herabzusetzen, folgen, aber wir bedauern lebhaft, dass er das nötige Taktgefühl vermissen lässt, ohne das seine moralische Autorität nicht bestehen kann. Auf Seite 15 verurteilt der Zentralrat die Resistenz und den Streik im Falle der Mobilisation in einer Form, die voller Zweideutigkeiten ist. Wir stimmen den dort gemachten Ausführungen nicht bei, da wir es als die Pflicht jedes Transportarbeiters erachten, sich zu weigern, an der Vorbereitung eines Krieges teilzunehmen. Dies sind auch die Ansichten und Gedanken der internationalen Bergarbeiter-Federation. Wie im Kriegs-falle, so darf auch bei gewissen andern Konflikten eine gewerkschaftliche Organisation, die dieses Namens würdig ist, es nicht ablehnen, durch die Weigerung, Schiffe auszuladen, Unterstützung zu leisten. Wir werden dem Geiste und den Traditionen des französischen Syndikalismus treu bleiben, der an die Begeisterung aller appelliert. Unser Syndikalismus strebt danach, für den Klassenkampf eine Organisation zu schaffen, die das ist, was im Kriege das Volk in Waffen gegenüber den Berufsheeren ist. Dieser Vergleich kennzeichnet den gewaltigen Unterschied zwischen unsrer Auffassung und der des Zentralrats. Wir fordern die Kameraden der andern Länder auf, den Wunsch zum Ausdruck zu bringen, der Zentralrat möchte sich von dem Gefühle der Achtung andern gegenüber leiten lassen und dem Rechte Rechnung tragen, das jede Nation besitzt, in voller Freiheit in dem gegebenen Kreise zu wirken. Nur so kann sich in unsrer internationalen Organisation ein erspriessliches Zusammenarbeiten entwickeln.

Guinchard, Frankreich: Der Bericht des Zentralrats müsste wenigstens einen Monat vor der Abhaltung des Kongresses verschickt werden. Die Schwierigkeiten, die die Uebersetzungen bereiten, mögen gross sein, aber diese Entschuldigung des Sekretärs kann nicht als vollgültig angesehen werden. Was wir an dem Bericht besonders auszusetzen haben, ist, dass darin alles kritisiert wird, was den Auffassungen der deutschen Kollegen nicht entspricht. So wird an einer Stelle ausgeführt, dass die Solidaritätsstreiks keinen Erfolg hätten. Wenn dem so wäre, dann könnte man getrost das ganze System der Gewerkschaften aufgeben. Das deutsche Gewerkschaftssystem mag gut, mag bewundernswert sein. Ich bestreite nicht, dass es den deutschen Arbeitern manche Vorteile verschafft hat, bessere Löhne, kürzere Arbeitszeit. Aber Ihr System (zu den Deutschen gewendet) genügt

uns nicht. Ihr System ist das des sozialen Friedens. Und dann vergessen Sie nicht, dass nicht allein Ihr Organisationssystem, sondern auch die rapide industrielle Entwicklung Ihres Landes zu Ihren Erfolgen beigetragen hat. Aber auch wir in Frankreich haben mit unserm Gewerkschaftssystem Erfolge erungen. Was in Deutschland möglich ist, braucht noch lange nicht in Frankreich oder England möglich zu sein. Wir haben in Frankreich mit einer andern Entwicklung und mit einem andern Temperament zu rechnen. Unsre Gewerkschaften sind durchdrungen von dem revolutionären Ideal der Franzosen. Sie trachten nicht nur nach Tageserfolgen, sondern nach der Umgestaltung der ganzen Gesellschaft. Die deutschen Kollegen unternehmen nichts, wenn sie nicht sicher sind, die Mehrheit auf ihrer Seite zu haben. In Frankreich rechnen wir mit den klassenbewussten Minoritäten. Bei unserm Streik der Chauffeure waren von 6000 Streikenden nur 1000 organisiert, und doch fochten wir einen langen Kampf, der uns 1 700 000 Fr. kostete. Wir wollen, dass das Zentralbureau nicht ein einfaches Informationsbureau sei. Wir wollen, dass es tätig in die Ereignisse eingreift, dass zum Beispiel, wenn der Krieg erklärt werden sollte, ein internationaler Streik der Transportarbeiter proklamiert wird.

Ronner, Holland: Wir haben uns über verschiedene Handlungen des Zentralrats zu beklagen. In Kopenhagen wurde beschlossen, zu versuchen, die beiden sich einander gegenüberstehenden Transportarbeitergewerkschaften Hollands zusammenzubringen. Nach dem Fehlschlagen dieser Einigungsversuche dachten wir, dass die Angelegenheit diesem Kongresse zur Entscheidung unterbreitet werden würde. Aber anstatt dessen hat der Zentralrat die andre Organisation aufgenommen. Was würden die englischen Gewerkschaften dazu gesagt haben, wenn der Zentralrat eine von ihnen abgesplitterte Organisation aufgenommen hätte? Wir werden es in Holland schliesslich doch zur Einigung bringen; überlassen Sie uns nur die Sorge, wir arbeiten schon jetzt Hand in Hand. Wir protestieren ferner dagegen, dass der Zentralrat eine von uns eingesandte Resolution, in der verlangt wird, dass der Kongress diskutieren möge, ob ein Generalstreik der Transportarbeiter zur Verhütung eines Krieges wünschenswert und möglich sei, nicht auf die Tagesordnung gesetzt hat. Wir haben mehrere Male in dieser Angelegenheit nach Berlin geschrieben, doch keine uns zufriedenstellende Antwort erhalten.

Wir sind dafür, dass hier jeder Organisation gestattet werden soll, ihre Ansichten vorzubringen. Ich stimme mit dem Vorredner darin überein, dass ein neuer Geist in die Internationale Transportarbeiter-Federation einziehen muss. Man nennt uns Anarchisten. Gewiss ist jeder in unsrer Organisation ein Anarchist, aber die Organisation ist nicht anarchistisch. Ich wünschte, sie wäre es. Mit Stolz nennen wir uns Syndikalisten. Wir wollen die Arbeiter vom Joche des Kapitalismus befreien.

Van den Berg, Holland: Ich habe aus den gestrigen Ausführungen des Kollegen Döring nicht entnehmen können, weshalb die moderne Organisation der Hafenarbeiter und Seeleute Hollands vom Zentralrat zur I. T. F. zugelassen worden ist. Der Zentralrat hätte gemäss dem Beschlusse des Kopenhagener Kongresses dem heutigen Kongress einen Bericht über diese Angelegenheit vorlegen müssen. Wir haben nichts gegen den Anschluss der erwähnten Organisation, aber der Londoner Kongress hätte die Sache entscheiden sollen. Döring meint, es sei der schlechte Wille, der eine Verschmelzung der beiden

Organisationen verhindert habe. Er vergisst, dass es vor mehreren Jahren nur eine Hafnarbeitergewerkschaft gab und dass es im Jahre 1907 die modernen oder sozialdemokratischen Anhänger waren, die sich von uns trennten und einen Verband nach deutschem zentralisierten Muster gründeten. Wir arbeiten in Holland zusammen, soweit es die Umstände zulassen und notwendig machen. Die künftige Entwicklung wird von den wirtschaftlichen Umständen abhängen. Die Verschmelzung kann nicht auf künstlichem und unnatürlichem Wege vollzogen werden. Es scheint mir, dass Heykoop mit uns in dieser Hinsicht übereinstimmt. Döring hat mich auch persönlich beschuldigt, den Zwist zwischen den beiden Seemannsorganisationen durch einen Artikel geschürt zu haben. Ich weiss nicht, welchen Artikel er meint. Ich hatte mit der Verschmelzung nichts zu tun. Ich war nicht durch das Schweigegebot gebunden. Ich bin erstaunt, dass man mir jetzt ein Jahr nach dem Anschluss des »Volharding« an die I. T. F. diesen Vorwurf macht, von dem ich nie zuvor gehört. Dass unser Hafnarbeiterverband ein anarchistischer Verband sein soll, ist reiner Unsinn: Wir sind Syndikalisten und unabhängig von jeder religiösen und politischen Partei. Wir werden sowohl von den Anarchisten wie von den Sozialdemokraten bekämpft. (Die Sitzung wird vertagt.)

Mittwoch, den 27. August 1913. Nachmittagssitzung.

Der Vorsitzende **Lindley** eröffnet die Sitzung um 3 Uhr.

Wilson, England: Ich bin mit dem Bericht des Zentralrats nicht ganz einverstanden. Es scheint mir, dass er die Dinge von einem zu engen Gesichtswinkel aus betrachtet. Die Angaben, die gemacht worden sind, sind auch nicht immer korrekt. So sprach Döring von einer Spaltung in den Reihen der englischen Seeleute im Jahre 1911, während es sich nur um den Ausschluss einiger Leute handelte, die, wie ich glaube, von dem Reederverband gekauft worden waren. Einige meiner britischen Kameraden bezweifelten das, weil sich die ausgeschlossenen Leute Sozialisten nannten. Im Jahre 1911 inszenierten wir einen internationalen Seemannsstreik. Wir fanden den grössten Widerstand bei dem Zentralrat und bei den deutschen Kollegen. Heute verstehe ich ihre Haltung. Die deutschen Seeleute gehören dem Transportarbeiterverband an und können ohne die Zustimmung der andern Transportarbeiter nichts unternehmen. Wir sagten den Deutschen: Wenn ihr nicht mitmachen wollt, so lasst uns wenigstens in Ruhe. Das geschah nicht. Der Kollege Paul Müller hat mich während der Zeit aufs heftigste in der Zeitung der deutschen Seeleute angegriffen. Die Zeitungen der Reeder in Grossbritannien haben diese Angriffe abgedruckt und der Reederverband hat sie in Millionen Flugblättern unter unsre Mitglieder verbreitet. Ich dachte, dass nach 1911 diese Angriffe aufhören würden. Aber noch vor wenigen Monaten wurde ich in der Zeitung der deutschen Seeleute angegriffen. Habe ich jemals die Kollegen Jochade oder Müller in irgendeiner Weise in unsrer Presse angegriffen? Wir überlassen solche Angriffe auf die Führer der Gewerkschaften den Unternehmern. Jochade hat in einer amerikanischen Zeitung geschrieben, dass ich seit dem Kongress zu Kopenhagen meine Ansicht in bezug auf die Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Kriegskassen geändert haben soll. Ich soll damals gegen starke Gewerkschaftskassen gewesen sein und heute dafür sein. Diese Ausführungen waren nicht korrekt. Müssen derartige Behauptungen nicht auf die Leser in Amerika

den Eindruck machen, dass ich, der ich seit 36 Jahren in der Bewegung stehe, ein sehr wankelmütiger Mann sei? Ein internationaler Sekretär muss sehr vorsichtig sein in dem, was er schreibt und spricht.

Das Jahr 1911 hat bewiesen, dass ihr Deutschen mit eurer gewerkschaftlichen Theorie nicht recht habt. Gewiss gebe ich zu, dass uns die Umstände in unserm siegreichen Kampfe günstig waren und wir das, was wir im Jahre 1911 taten, nicht jeden Tag wiederholen können. Döring hat von einer Spaltung unter den Seeleuten in Cardiff gesprochen. Aber alles, was sich in Cardiff zutrug, war, dass der Reederbund durch einige gekaufte Individuen versuchte, eine Sonderorganisation ins Leben zu rufen, was nicht gelang. Diese Beispiele zeigen, wie leicht es ist, in der internationalen Bewegung Reibung zu erzeugen. Ich meinerseits würde mir nicht herausnehmen, die deutsche Bewegung zu kritisieren. Aber ich muss sagen, dass die Deutschen Schiffbruch leiden würden, sollten sie versuchen, ihr Organisationssystem in England einzuführen. Mein Kollege Williams war vor einiger Zeit in Deutschland und kam sehr begeistert von dem, was er gesehen hatte, zurück. Er sagte uns, wir wären am Schlafen und müssten aufwachen. Die Tatsache ist, dass unsre Leute zurzeit nichts von der Verschmelzung wissen wollen. Das meiste, was wir tun könnten, wäre, dass wir die Organisationen eines Berufs — sagen wir die Dockarbeiter — zu einem Verbands verschmelzen. Und das ist nicht einmal leicht. Der Zentralrat sollte den Anschauungen der verschiedenen Nationen mehr Rechnung tragen. Die Anschuldigung Dörings in bezug auf das norwegische Flugblatt weise ich zurück. Gewiss habe ich eine Woche oder 14 Tage nach dem Kopenhagener Kongress ein Flugblatt unterzeichnet, in dem der Anschluss an eine der bestehenden norwegischen Seemannsorganisationen empfohlen wurde; aber seit der Zeit ist von mir kein Flugblatt unterschrieben worden. Der Kollege Döring hat auch den Father Hopkins als katholischen Priester bezeichnet. Father Hopkins ist ein Seemann und gehört unsrer Organisation an. Was haben die Deutschen ferner gegen Madame Sorgue? Sie hat unserer Bewegung ausgezeichnete Dienste geleistet und auf eigene Kosten für uns Propaganda getrieben. Die deutschen Kameraden blicken auf alles mit zu grossem Argwohn. Wir müssen versuchen, das Gute in jedem Menschen anzuerkennen. Hoffentlich wird dieser Kongress eine Aenderung in der Verfassung der Federation bringen. Die Deutschen sind in ihrer Kritik anderer Länder zu weit gegangen. Besonders Paul Müller ist ein Vorwurf zu machen. Unsre Schwierigkeiten bei der gegenseitigen Verständigung sind schon gross genug und brauchen nicht unnötigerweise durch Angriffe erhöht zu werden. Zum Schluss möchte ich Ihnen noch raten, nicht zu versuchen, uns die Verschmelzung aufzuzwingen. Das Prinzip der Federation ist hingegen eine andre Sache.

Der **Vorsitzende** macht bekannt, dass noch elf Redner zu diesem Punkte zu sprechen wünschen. Er bittet den Kongress, zu entscheiden, keine weiteren Redner zuzulassen.

Der Vorschlag, die Rednerliste zu schliessen, wird angenommen, doch behalten sich die französischen Delegierten das Recht vor, nach der Diskussion eventuell in persönlichen Bemerkungen das Wort zu ergreifen.

Rivelli, Frankreich: Ich habe nur einige Wünsche vorzubringen und einige Worte des Bedauerns auszusprechen. Die Berichte sollten früher in

unsern Händen sein; die Schwierigkeiten der Uebersetzung bilden für diese Verzögerung keine genügende Entschuldigung. Ich habe nicht die Absicht, die Deutschen anzugreifen. Vor zwei Jahren war ich selbst in Deutschland auf Besuch, und ich kann nur sagen, dass vieles, was ich gesehen, verdient, in andern Ländern nachgeahmt zu werden. Zu verurteilen sind die heftigen Kritiken gegen andre Organisationen, die man in den wöchentlichen Korrespondenzen des Zentralrats findet. In dieser Beziehung hat der Zentralrat seine Befugnisse überschritten. Als die englischen Eisenbahner wegen der Massregelung eines Kameraden in den Streik traten und den Kampf gewannen, hielt es der Zentralrat für angebracht, sich gegen den Sympathiestreik auszusprechen. Als in Spanien ein Streik nicht gelang, wurde dies vom Zentralrat darauf zurückgeführt, dass Barcelona die Zentralstelle des Anarchismus sei. Das Schlimmste aber war, dass sich der internationale Sekretär in seinen Mitteilungen in scharfer Weise gegen den Seemannsstreik in Le Hayre wandte, was zur Folge hatte, dass sich die Seeleute dieser Stadt von der I. T. F. abgewandt haben und mit uns nichts mehr zu tun haben wollen. Diese drei Fälle beweisen, wie berechtigt unser Protest gegen das Verhalten des Zentralrats ist. Durch derartige Mittel pflegt man nicht das internationale Einvernehmen. Wir, die wir in der internationalen Bewegung jung sind, verstehen wohl die Schwierigkeiten, die von euch allen bei dem Aufbau der internationalen Bewegung überwunden werden mussten. Aber ihr müsst auch versuchen, unsre Schwierigkeiten zu verstehen. Geschähe das, so würden solche Kritiken, wie sie vom Zentralrat an unsern Organisationen geübt worden, unmöglich sein. Diese Kritiken sind viel schlimmer als die Anfälle der Italiener gegen die Deutschen.

Die Deutschen betrachten den Zentralismus als ein Allheilmittel. Gewiss hat diese Organisationsform in Deutschland bewundernswerte Resultate gezeigt: prachtvolle Gebäude, grosse Organisationen, mustergültige Ordnung. Aber vergessen Sie nicht, dass das Temperament der Deutschen und die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands diese Organisationsform möglich gemacht hat, die in andern Ländern, wie den romanischen Ländern und Grossbritannien, unmöglich ist. Es ist gewiss beschämend, dass wir Franzosen in Mitgliederstatistiken stets an letzter Stelle kommen. Vergessen Sie jedoch nicht, dass wir mit grossen Schwierigkeiten beim Organisieren unsrer Berufskollegen zu kämpfen haben, dass wir eine gewaltig lange Küste haben, an der das Völkergemisch gross ist, wo man sich infolge der Verschiedenheit der Sprachen und Dialekte, der Rassen und Temperamente nur schwer verständigen kann. Doch trotz unsrer schwachen Kräfte hat unsre Gewerkschaftsbewegung schon viel geleistet. In 58 Monaten ist es uns gelungen, das Parlament zu bestimmen, nicht weniger als 19 Gesetze zum Schutze der Seeleute zu erlassen.

Ich bezweifle nicht, dass der Zentralrat alles im Interesse der Föderation getan hat, was er tun konnte. Ich bin jedoch nicht für seine Wiederwahl. Er sollte in eine internationale Körperschaft umgewandelt werden, und sein Sitz sollte nach London verlegt werden. In England wäre der Boden, auf dem die internationale Federation die Gründlichkeit der germanischen mit der Kampflust der romanischen und angelsächsischen Rasse verbinden könnte. Es muss diese Krankheit, alles zu kritisieren, mit dem man nicht übereinstimmt, aus der Welt geschafft werden. Der Zentralrat darf nur eine ausführende Körperschaft sein und darf nicht das Recht haben, die gewerkschaftlichen Tendenzen zu kritisieren.

Ciardi, Italien, erklärt, weshalb die Italiener die Verlegung des Sitzes des Zentralrats verlangen. Wir haben uns bei diesem Vorschlag nicht durch Nationalität oder Rücksichten auf die gewerkschaftliche Tendenz bestimmen lassen. Von rein praktischen Gesichtspunkten ausgehend sind wir zu der Forderung gekommen, den Sitz des Zentralrats von Berlin nach London zu verlegen. Grossbritannien ist das Zentrum der Transportarbeiterbewegung. Die grossen Kämpfe der letzten Jahre haben dieses Land in den Mittelpunkt unsrer Bewegung gerückt. Dann ist auch die politische Unfreiheit in Deutschland ein Hindernis zur gedeihlichen Entfaltung der internationalen Transportarbeiterbewegung. Der Zentralrat kann selbst in Deutschland eine allgemeine Aktion der Transportarbeiter nicht entfalten; wie sollte er dann dasselbe auf internationalem Gebiete tun können? Ich habe kürzlich in einer Zeitschrift gelesen, dass die Eisenbahner in Deutschland weder Koalitions- noch Versammlungsfreiheit besitzen; ja, es soll ihnen nicht einmal gestattet sein, sozialistische oder andre oppositionelle Zeitungen zu lesen. Ich frage die deutschen Kollegen, ob das wahr ist. Wenn dies auf dem internationalen Kongress bekannt gegeben würde, liesse sich leicht eine internationale Aktion der Transportarbeiter inszenieren, um die deutschen Eisenbahner aus dieser unwürdigen Lage zu befreien. Wir sind gegen die Ueberweisung der von uns gestellten Anträge an eine Kommission, da dies eine Verminderung der Befugnisse des Kongresses und eine zu grosse Selbständigkeit des Zentralrats herbeiführen würde. — Ich habe in meiner Muttersprache reden müssen, da ich keine der drei Kongress-Sprachen beherrsche. Es ist notwendig, dass wir eine Weltsprache wie Esperanto zur Kongress-Sprache erheben.

Ben Tillett, England: Mein Kollege Wilson hat die Tribüne nur dazu gebraucht, um sich persönlich zu rechtfertigen und andre anzugreifen. Darin hat er unloyal gehandelt. Wilson ist nur unser Gast. Er vertritt hier nicht direkt die Seeleute. Er hatte uns gebeten, es ihm zu ermöglichen, an dem Kongress teilzunehmen. Ich bedauere es, dass seine Angriffe auf den Kollegen Müller, den Zentralrat, den Sekretär und die Sozialisten, die nicht zum Thema gehören, vorgekommen sind. Was speziell die Sozialisten anlangt, so gehören sie zu unsern besten und tätigsten Mitgliedern. Ich muss hier erklären, dass die britischen Transportarbeiter dem Sekretär für seine Bemühungen sehr verbunden sind. Es ist falsch, zu sagen, dass der Zentralrat deutsch ist; er befindet sich nur zurzeit in Deutschland, und setzt sich deshalb notwendigerweise aus deutschen Kollegen zusammen. Wir können nur sagen, dass wir uns über die Nachrichten, die er uns zukommen liess, nie zu beklagen hatten. Die französischen und italienischen Kameraden machen uns sicher ein von uns geschätztes Kompliment, wenn sie den Sitz des Zentralrats nach London verlegen wollen. Vergessen Sie nicht, dass der Sitz der Internationalen Transportarbeiter-Federation schon einmal in London war. Es ist nicht ratsam, in der Mitte des Flusses die Pferde zu wechseln. Ich wüsste keine Nation, die die Aufgabe des Zentralrats besser erfüllen könne als die deutsche. Ich kann den italienischen und französischen Kameraden versichern, dass sie mit England keine besseren Erfahrungen machen würden. Man darf nämlich nicht vergessen, dass die Zentralkörperschaft, wo immer sie sich auch befindet, nie die Verhältnisse eines andern Landes ganz richtig beurteilen kann. In Deutschland ist die Bewegung zum Beispiel verschieden von der Bewegung in Grossbritannien. Die Deutschen

gründeten ihre Gewerkschaften 50 Jahre später als wir und konnten aus unsrer Erfahrung lernen. Unsre Gewerkschaftsbewegung wuchs auf mit der Arbeitsteilung in unsrer Industrie und passte sich diesem Umstand an.

Die Erklärung Wilsons, dass die Verschmelzung der Gewerkschaften derselben Industrie in Grossbritannien nicht möglich sei, entspricht nicht der Ansicht unsrer nationalen Zentrale. Auf unsrer Jahresversammlung hat sich nicht eine einzige Stimme gegen die Verschmelzung erhoben. Unglücklicherweise bestehen noch viele besondere Hafenarbeiterorganisationen in Grossbritannien; aber die wirtschaftliche Entwicklung drängt uns mit Gewalt zur Verschmelzung, zugunsten welcher in unserm Lande eine starke Bewegung existiert. Eine Konferenz des nationalen Rats hat sich für die Verschmelzungsidee ausgesprochen, und der aus dieser Konferenz hervorgegangene Exekutivausschuss ist derselben Ansicht.

Der Kongress sollte den Zentralrat beauftragen, überall für die Verschmelzung zu wirken. Aber der Zentralrat muss darauf achten, dass den eigentümlichen Verhältnissen der Länder und dem Temperament der Völker Rechnung getragen wird, und darf nicht in den Fehler verfallen, den Schulmeister spielen zu wollen. Vielleicht sind die vorgefallenen Reibereien auf die Schwierigkeiten zurückzuführen, die der Gedankenaustausch in verschiedenen Sprachen mit sich bringt. Der Deutsche drückt sich zum Beispiel meist direkter und ungeschminkter aus, als die in ihren Umgangsformen sehr höflichen romanischen Völker gewöhnt sind. Daraus können leicht Missverständnisse entstehen.

Zum Schluss möchte ich noch erklären, dass alle hier anwesenden Vertreter der britischen Transportarbeiter-Federation Anhänger der Verschmelzungsidee sind. Wir heissen die von Wilson gemachten Angriffe nicht gut. Ich weiss nicht, wie sich die Beziehungen zwischen dem Zentralrat und den andern Landesorganisationen gestaltet haben. Wir sind mit dem Zentralrat stets sehr gut ausgekommen. Er ist uns stets höflich entgegengekommen und hat uns immer alle Hilfe und Information zuteil werden lassen.

Vorsitzender: Der Kollege Mahlmann hat den Kollegen Tillett während seiner Rede mit der Bemerkung unterbrochen, dass er nicht zum Thema rede. Diese Unterbrechung war nicht berechtigt. Bei der Besprechung der Berichte dürfen nicht allein die Redner gegen, sondern auch die Redner für die Berichte zu Worte kommen. — Das Geschäftsordnungskomitee wird sich nach Schluss der Sitzung um 6 Uhr in diesem Saale versammeln. Der Kollege Cathery, dessen Frau erkrankt ist, ist abwesend; seine Stelle wird durch den Kollegen Kean eingenommen werden.

Die britische Sektion schlägt vor, morgen (Donnerstag) von 9 Uhr morgens bis 12,30 Uhr mittags zu tagen. Die Delegierten werden auf einem Dampfer den Londoner Hafen besichtigen. Der Dampfer fährt um 1,30 Uhr ab.

Der Kongress erklärt sich mit diesem Vorschlag einverstanden.
Schluss der Sitzung 6 Uhr.

Dritter Verhandlungstag.

Donnerstag, den 28. August 1913. Vormittagsitzung.

Die Sitzung wird um 9 Uhr morgens eröffnet. Vorsitzender: **Gosling** (England).

Camillo Signorini, Italien: Ich bedaure, dass man die Zeit des Kongresses mit unnützen Sachen verschwendet hat. Es scheint, als ob man gesonnen ist, die wichtigsten Fragen wieder wie auf früheren Kongressen an den nächsten Kongress zu verweisen. Wenn wir die Verlegung des Sitzes des Zentralrats verlangen, so geschieht dies nicht etwa aus Gründen der nationalen Voreingenommenheit, sondern weil wir glauben, dass die Verlegung des Sitzes nach London der Bewegung neues Leben einflößen wird. Glauben Sie nicht, dass wir über die Bewegungen des Auslandes nicht informiert sind. Ich möchte die deutschen Kollegen fragen, ob es nicht wahr ist, dass sich in ihrem Lande die Eisenbahner nicht organisieren dürfen. In einem Lande, wo die Bewegungsfreiheit der Arbeiter so gering ist, sollte man den Sitz des Zentralrats nicht lassen. Wir sehen nicht ein, weshalb wir ihn nicht nach einem Lande mit freiheitlichen Einrichtungen verlegen sollten. Wir wissen die Arbeit, die die Deutschen in bezug auf die ordnungsmässige Führung der internationalen Federation geleistet haben, wohl zu schätzen. Aber den Deutschen fehlt die Initiative zur Einleitung von Bewegungen, die der Kraft unserer Organisation angemessen sind. In Anbetracht der neuen Fragen und Probleme, die beständig auftauchen, müssen wir danach trachten, neues Leben, einen neuen Geist in die Bewegung zu bringen. Ferner verstehen die deutschen Kollegen die Bewegung in den romanischen Ländern nicht. In Deutschland hat man das Proletariat nach militärischem Muster organisiert, aber man hat es nicht auf das Endziel unserer Bewegung, den Sieg der Arbeiterschaft über den Kapitalismus vorbereitet. Wir dagegen legen mehr Gewicht auf die Begeisterung und die Kampflust unserer Mitglieder. Wir hegen keinerlei Antipathie gegen Sie oder Ihre Bewegung. Wir kommen hier als Kameraden zusammen, die von demselben Wunsche, unsere Klasse zu befreien, beseelt sind und unterscheiden uns nur in der Auffassung über die zu wählenden Mittel. Ich bin im Gegensatz zu Tilletts der Ansicht, dass sich London sehr wohl als Sitz des Zentralrats eignet. Wir denken uns den künftigen Zentralrat zusammengesetzt aus den Vertretern aller Nationen. Bei diesem neuen System würden die Ideen aller in einem Zentrum zusammentreffen und befruchtend wirken. Es ist bedauerlich, dass so viel Zeit verschwendet worden ist. Ich weiss nicht, was ich den Kameraden zu Hause sagen soll, wenn sie mich fragen, ob denn nichts als der Bericht des Zentralrats diskutiert worden sei. Ich beantrage Eintritt in die Debatte über die Anträge.

Der **Vorsitzende** macht bekannt, dass ausser fünf Mitgliedern des Zentralrats 61 Delegierte anwesend sind, die 30 Organisationen mit 657 735 Mitgliedern vertreten.

Es wird auch ein Begrüssungsschreiben der ungarischen Transportarbeiter verlesen, die dem Kongress zu seinen Arbeiten Glück wünschen.

Brautigam, Holland: Ronner hat erklärt, dass der Zentralrat nicht das Recht hatte, den »Volharding« aufzunehmen, darüber hätte der Kongress ent-

scheiden müssen; der »Volharding« soll auch nach ihm die Einigungsverhandlungen abgebrochen haben. Sonst hat Ronner nichts Neues vorgebracht. Ronners Organisation hat in letzter Stunde die Einigungsverhandlungen vereitelt, indem er uns angegriffen hat. Ronner hat die holländische Frage mit dem Vorfalle von Twinhill in England verglichen; aber der Vergleich ist ganz unzulässig. Der »Volharding« ist keine wilde Organisation; sie ist der holländischen gewerkschaftlichen Landeszentrale angeschlossen sowie der Zentralstelle der gewerkschaftlichen Landeszentralen der Welt. Auf den Kongressen dieser letzten Organisation zu Stockholm und Budapest sind Resolutionen angenommen worden, die die internationalen Berufsverbände auffordern, nur solche Organisationen aufzunehmen, die ihrer Landeszentrale angeschlossen sind. Die moderne Landeszentrale, der der »Volharding« angeschlossen ist, hat über 75 000 Mitglieder, während die syndikalistische Zentrale, zu der Ronners Gewerkschaft gehört, noch keine 8000 Mitglieder hat. Diese Zahlen zeigen, dass die Syndikalisten in Holland Separatisten sind, die sich der Mehrheit nicht fügen wollen. Aber nicht allein national, sondern auch international beabsichtigen sie, sich von uns zu trennen. In dem Organ des von Ronner vertretenen Verbandes erschien ein Brief, ein Aufruf zur Abhaltung eines internationalen revolutionären Kongresses. Daraus geht deutlich hervor, dass dieser Verband am Werke ist, uns nicht allein national, sondern auch international zu zersplittern. Wir fühlen uns eins mit der niederländischen Gewerkschaftsbewegung und der ganzen internationalen Bewegung. An der Verstärkung dieser Einheit wirken wir gerne mit, und deshalb können wir auch nicht mit Organisationen zusammengehen, die dieser Weltbewegung feindlich gegenüberstehen und die wünschen, dass sie ihren Bund anarchistisch nennen können. Lassen Sie sich die Dinge in Holland schon entwickeln, wir kommen schon zum Ziel. In Kopenhagen vertrat ich als Gast erst 400 Mitglieder. Gegenwärtig überschreitet die Zahl unsrer Mitglieder mit 1600 fast den alten Verband. Die Delegation unsrer modernen Organisationen auf diesem Kongress vertritt fast 10 000 Mitglieder, die der Syndikalisten etwas mehr als 3000.

Werner, Deutschland: Es ist mir nicht möglich, hier auf all die Einzelheiten einzugehen, die gegen den Zentralrat und die deutsche Bewegung vorgebracht worden sind. Ich will mich nur auf zwei Punkte beschränken. Ronner beklagte sich darüber, dass der Zentralrat die Frage des Massenstreiks gegen den Krieg nicht auf die Tagesordnung gesetzt hat. Die deutsche Delegation ist mit dem Vorgehen des Zentralrats vollkommen einverstanden. Wir betrachten in Deutschland die Arbeiterbewegung zwar als etwas Einheitliches, aber wir sind der Ansicht, dass jeder Zweig der Bewegung gewisse Spezialaufgaben hat. Die Frage des Generalstreiks gegen den Krieg ist mehr eine politische Frage, mit der sich die politische Arbeiterbewegung zu befassen hat. Wir stehen hier auf dem Standpunkt des internationalen Gewerkschaftskongresses. Der internationale sozialistische Kongress zu Stuttgart im Jahre 1907 hat sich klar und deutlich darüber ausgesprochen, was das Proletariat im Falle eines Krieges zu tun hat. Die angenommene Resolution heisst alle Mittel — auch den Generalstreik — zur Verhinderung eines Krieges gut. Und ich kann unsern Kollegen versichern, dass wir Deutschen, wenn man uns zu den äussersten Schritten auffordert, voll und ganz unsern Mann stellen werden. Dafür und für den Erfolg einer solchen Aktion bürgen nicht nur unsre starken, gefestigten Organisationen, sondern auch

unsre Vergangenheit, in der wir stets praktische internationale Solidarität geübt haben.

Der Kollege Guinchard hat gesagt, dass die französischen Gewerkschaften höhere Ziele hätten als wir, dass sie das Ziel, die Lohnsklaverei abzuschaffen, nie aus den Augen verlor. Auch wir tun das nicht; aber wir sind uns bewusst, dass wir nur ein Teil der grossen modernen Arbeiterbewegung sind, deren Kampffeld nicht allein das wirtschaftliche, sondern auch das politische Gebiet ist. Alle unsre leitenden Personen gehören der politischen Arbeiterbewegung Deutschlands, der Sozialdemokratie an, und das trifft auf den weitaus grössten Teil unsrer Mitglieder zu. Aber den Gewerkschaften fällt ein besonderer Teil der zu leistenden Arbeit zu: die Besserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Wir betrachten diesen besonderen Kampf der Gewerkschaften nicht von einem engen Gesichtswinkel aus, sondern als ein Stück von dem grossen Klassenkampf. Wenn man unsre Freunde aus Frankreich und Italien hört, so könnte man meinen, die deutschen Gewerkschaften seien nichts als Institute zur Sammlung von Beiträgen und zur Herausgabe von Statistiken. Von unsern Kämpfen haben sie scheinbar noch nichts gehört. Vielleicht kommt das daher, dass sie sich infolge unsrer straffen Organisation geräuschloser abspielen als in manchen andern Ländern. Aber gestatten Sie mir, zu erklären, dass der deutsche Transportarbeiterverband in diesem Jahre allein für Kampzzwecke 1½ Millionen Mark ausgegeben hat. Gewiss waren all diese Kämpfe nicht erfolgreich, aber wir sind dank unsrer Organisation aus unsern Niederlagen nicht entmutigt zurückgekehrt.

Soweit habe ich für meine Kollegen gesprochen. Persönlich bin ich der Ansicht, dass bei den heutigen kritischen Ausfällen, die wir gehört, mehr das Temperament als der Kopf sprach. Bei ruhiger Ueberlegung werden Sie sich sagen müssen, dass es wohl möglich ist, eine Grundlage der Verständigung zwischen uns zu finden. Lassen Sie uns diese Grundlage finden und gemeinschaftlich gegen unsern gemeinsamen Feind weiterkämpfen.

Der **Vorsitzende**: Es ist ein Begrüssungstelegramm von dem Lokomotivführerverein in Böhmen eingelaufen.

Cardi, Italien, verlangt das Wort zur Geschäftsordnung.

Der **Vorsitzende** erklärt, dass er nach Kenntnisnahme der Angelegenheit, die Cardi vorzubringen wünscht, dem Kollegen das Wort nicht erteilen könne. Cardi könne erst nach Erledigung der Debatte zu Worte kommen.

Die britische Sektion wünscht folgende Erklärung zu Protokoll zu geben:

»Die britische Sektion wünscht zu konstatieren, dass entgegen der Bemerkung des Kollegen Tillett, der Kollege J. H. Wilson der ordentlich beglaubigte Vertreter der Nationalen Transportarbeiter-Federation ist. Er wurde auf der Jahresversammlung des Allgemeinen Rats zu Newport gewählt und bekleidet genau dieselbe Stellung wie die übrigen Delegierten. Gezeichnet: H. Gosling, R. Williams.«

Forstner, Oesterreich: Es ist dem Zentralrat zum Vorwurf gemacht worden, dass er die Zeit vertrödelte habe. Dieser Vorwurf kommt mit einiger Pikanterie von den französischen und italienischen Delegierten, die am ersten Tage die Zeit des Kongresses durch unnütze Geschäftsordnungsdebatten vergeudet haben. Es heisst, es müsse Remedur geschaffen werden, aber ich vermisse die Vorschläge, wie es der Zentralrat besser zu machen habe. Wenn über Verzögerung bei der Zustellung der Druckschriften geklagt wird, darf man nicht vergessen, dass dem Zentralrat nicht die nötigen Mittel zur Ausführung aller seiner Verpflichtungen zur

Verfügung stehen. Rivelli meint, die Einrichtungen der deutschen Gewerkschaften seien ganz gut, aber der Zentralismus vertrage sich nicht mit dem romanischen Temperament. Der Zentralismus hat nichts mit dem Temperament zu tun. In Oesterreich haben wir acht Nationen, die alle auf zentralistischer Grundlage organisiert sind. Zu diesen acht Nationen gehören auch die Italiener, und wäre in Triest und im Trento nicht der starke französische und italienische Einfluss vorhanden, so stünde es auch dort um die Organisation besser. Man imponiert den Unternehmern nicht mit revolutionären Reden. Was den Unternehmern imponiert, ist der geschlossene Aufmarsch und der einmütige Abbruch eines Kampfes. Aber zu einer solchen Kampfweise braucht man Geldmittel. Dadurch, dass die Führer der Gewerkschaften rote Hemden und Krawatten tragen, erzielt man nichts. Es nützt auch nichts, dass man, wie es vorgekommen ist, Zehntausenden streikenden Kollegen im Ausland ein begeistertes Telegramm schickt, das mit den Worten endet: Hoch die internationale Solidarität! Anbei 20 Mk. für die Streikkasse. Viel wichtiger als alle Massenversammlungen mit glänzenden Reden ist es, dass man in einem Betriebe, wo auch nur fünf Mann arbeiten, jeden der fünf Kollegen in die Organisation bringt. Wir organisieren jede unsrer Lohnbewegungen bis in die kleinste Einzelheit und versuchen auch ohne Streik unser Ziel zu erreichen. Wir haben gefunden, dass ein Sieg, den wir lediglich vermöge unsrer Machtposition erringen, viel nachhaltiger ist. Durch Putsche und Sabotage kann man vielleicht in den romanischen Ländern etwas erreichen, nicht aber in Ländern mit geschlossener Unternehmerorganisation. Unser Unternehmertum wäre nur zu froh, wenn wir die Gewalt predigten. Dann könnte man die Polizei und das Militär gegen uns hetzen.

Dass die Eisenbahner in Deutschland sich nicht organisieren dürfen, ist kein Grund dafür, den Sitz des Zentralrats von Berlin zu verlegen. Weshalb denn diese Frage, ob die deutschen Eisenbahner sich organisieren dürfen? Wenn die italienischen Kollegen die Berichte des internationalen Sekretärs gelesen hätten, müssten sie die Antwort der Deutschen auf diese Frage wissen, dann müssten sie auch wissen, dass nicht das deutsche Gesetz, sondern das Dienstreglement der Staatsbahnen den Eisenbahnern den Beitritt zur Organisation verbietet. Mit diesem Reglement muss eben aufgeräumt werden. Wir in Oesterreich betrachten nur das als unser Recht, was wir uns errungen. Wir haben uns in Oesterreich über die Dienstpragmatik, das Verbot, Flugschriften auf der Strasse zu verteilen, den Versuch, unsre Versammlungsfreiheit zu beschränken, einfach kraft unsrer Organisation und unsrer Vertretung im Parlament hinweggesetzt. Wir haben die Gesetze und Bestimmungen gebrochen, und die Regierung hat nichts ausrichten können. Es scheint der Grundsatz zu bestehen: Nur nichts von Deutschland! Aber, meine werten Kollegen, es kann uns doch gleichgültig sein, woher etwas kommt, wenn es nur gut ist. Wenn wir unsern Kollegen in Oesterreich erzählen würden, der Kamerad Wilson habe sich geäußert, dass das Geld bei einem Streik nicht die Hauptsache sei, würden sie nur über diese sonderbare Auffassung lachen. Deutschland will keineswegs den andern Ländern die Zentralisation aufzwingen. Das geht überhaupt nicht. Denn wenn die Einsicht in die Nützlichkeit dieser Organisationsform nicht vorhanden ist, kann alles andre nichts helfen. Der italienische Kollege meinte, die deutschen Arbeiter würden nicht zum Klassenkampf erzogen. Das beweist nur, dass er keine Idee von der deutschen Arbeiterbewegung hat. Dann wurde dem Zentralrat der Vor-

wurf gemacht, dass er die Frage des Generalstreiks gegen den Krieg nicht auf die Tagesordnung gesetzt hat. Wenn die Italiener so sehr von der Wirksamkeit dieser Waffe zur Verhütung des Krieges überzeugt sind, weshalb haben sie denn nicht den Tripoliskrieg verhindert? Wir Oesterreicher und Deutschen reden nicht so viel, aber wir tun mehr. Während der Balkanwirren haben wir durch Demonstrationen und die Presse und durch das Vorgehen unsrer starken Fraktion im Parlament die Regierungen eingeschüchert und sie zurückgehalten.

Wir stimmen dem Antrag des Zentralrats bei, die vom Kollegen Döring genannten Anträge einer Kommission zu überweisen, möchten aber, dass unser Antrag 5 davon ausgenommen wird. Er bezieht sich auf die Ausgestaltung der internationalen Organisation, die Rechte der zureisenden Mitglieder anderer Nationen. Zwischen den verschiedenen Ländern sollen Abmachungen getroffen werden, wie sie schon zwischen Oesterreich und der Schweiz und Oesterreich und Deutschland bestehen.

Die Sitzung wird um 12,15 Uhr geschlossen, da die Delegierten um $\frac{1}{2}$ 2 Uhr auf Einladung der englischen Kollegen per Dampfer eine Besichtigung des Londoner Hafens vornehmen sollen.

Vierter Verhandlungstag.

Freitag, den 29. August 1913. Vormittagssitzung.

Der Vorsitzende **Schumann**, Deutschland, eröffnet die Sitzung um 9 Uhr.

Heykoop, Holland: Wir sind mit der Arbeit des Zentralrats durchaus einverstanden. Der Kongress hat andre Arbeit zu tun, als sich mit kleinen Sachen und den Differenzen in den verschiedenen Ländern zu befassen. Die Differenzen in Holland sind nicht so gross, wie sie hingestellt werden. Die vom Kollegen Brautigam schon angeführten Ziffern zeigen zur Genüge, wie die Dinge in Holland liegen.

H. Jochade, Deutschland: Ich beabsichtige nicht, auf all die Einwände einzugehen, die hier gemacht worden sind. Sie waren meist sehr untergeordneter Art und will daher nur auf das Wichtigste eingehen. Der Kollege Vignaud hat einen Bericht diskutiert, der nicht zur Debatte stand. Dieser von dem internationalen Sekretariat der gewerkschaftlichen Landeszentralen herausgegebene Bericht soll auf Seite 9 einen Angriff auf die französischen Eisenbahner enthalten. Aber der Bericht spricht nicht von syndikalistischen Methoden, sondern von angeblich syndikalistischen Methoden. In Kopenhagen wurde mir von zwei Vertretern Frankreichs erklärt, dass die französischen Eisenbahner nicht daran dächten, in den Streik zu treten, solange das Parlament nicht versammelt sei. Le Guinnee ist gleich danach hingegangen und hat den Streik inszeniert. Es ist hier erklärt worden, dass auf Seite 19 desselben Berichts die Misserfolge der Bewegung in Portugal auf den Einfluss des französischen Syndikalismus zurückzuführen sind. Ich weiss nicht, wie sich der Passus im Französischen liest. Im deutschen Text stehen die Worte »französischer Syndikalismus« in Gänsefüsschen, womit angedeutet werden sollte, dass nicht meine Ansicht zum Ausdruck gebracht werden sollte. Ich weiss wohl, dass die in Portugal angewendeten Methoden weit davon entfernt sind, die des französischen Syndikalismus zu sein. Einwände wurden auch gegen einen Para-

graphen auf derselben Seite 19 erhoben, wo von der Föderation der französischen Transportarbeiter berichtet wird. Die darin enthaltenen Mitteilungen wurden mir von dem Kollegen Bour gemacht. Aber alles dies sind nur unbedeutende Einwürfe.

Vignaud sagte, die Deutschen würden im Falle eines Streiks zur Verhinderung des Krieges nicht mitmachen. In dieser wie in anderen Fragen halten wir uns streng an die Beschlüsse und Satzungen der I.T.F. Wenn Vignaud die Beschlüsse der früheren Kongresse kenne, müsste er wissen, welche Stellung die I.T.F. in dieser Frage einnimmt. Man kann doch nicht die ganze Verfassung mit allen früheren Beschlüssen einfach umstossen, weil einige neue Delegierte die Vergangenheit und die Beschaffenheit der I.T.F. nicht kennen. Vignaud bemängelt auch die Ausführungen über den Sympathiestreik auf Seite 6 des Zentralratsberichts. Aber was dort gesagt wird, bezieht sich auf die Haltung der Deutschen in bezug auf diese Frage. Es wird dort erklärt, dass die Deutschen keine Freunde von Sympathiestreiks sind von der Art des unglücklichen Londoner Streiks (1912), als man in den Streik trat, weil ein einziger Mann der Organisation nicht beitreten wollte. Man wirft uns vor, wir wollten die Kollegen der andern Länder schulmeistern und sie zwingen, unsre Organisationsform anzunehmen. Ich appelliere an die zahlreichen Kollegen aus andern Ländern, die uns in Deutschland einen Besuch abgestattet haben, ob das wahr ist. Wir haben unsern Besuchern alles bei uns Sehenswerte gezeigt und sie aufgefordert, das nachzuziehen, was für ihre Länder verwendbar ist.

Wir sollen der französischen Bewegung durch die Kritik der Seeleute in Le Havre geschädigt haben. Die französischen Seeleute wollten einen grossen Kampf inszenieren. Zu diesem Zwecke hatte der Kollege Rivelli einen Plan ausgearbeitet, bei dessen Ausführung die Disziplin von höchster Wichtigkeit war. Ohne die Parole abzuwarten, begannen die Seeleute in Le Havre den Streik, ehe noch die andern Kameraden darauf vorbereitet waren. Die Seeleute Le Havres haben auch als die ersten die Arbeit wieder aufgenommen. Das ist von mir kritisiert worden und durch diese Kritik verletzt, wollen die Seeleute Le Havres mit ihrem Verbands nichts mehr zu tun haben. Wenn sich diese Kollegen der Disziplin nicht unterwerfen können, so mögen sie zum Teufel gehen.

Wilson hat mir einen leichten Vorwurf gemacht. Er hat geäußert, dass er die von mir erwähnte Behauptung aufgestellt hat. Aber heute noch bin ich der Ansicht, dass er diese Behauptung gemacht hat und dass er auch nachher noch in England wiederholt hat, dass man zum Streiken nicht vor allen Dingen Geld braucht. Gewiss, damals hatte er gut reden, seine Organisation hatte kein Geld. Heute, nachdem seine Organisation Geld in der Kasse hat, ist seine Ansicht natürlich eine andere. Als der Kollege Wilson das norwegische Flugblatt unterschrieb, war er sich vielleicht der Tragweite seiner Handlung nicht bewusst. Tatsache ist jedoch, dass das Erscheinen des Flugblatts die damals eingeleiteten Einigungsversuche zwischen den beiden norwegischen Seemannsverbänden Schwierigkeiten verursacht hat.

Es scheint mir, dass die Vorschläge der italienischen Kollegen nicht reiflich überlegt sind. Es wundert mich auch, weshalb die Italiener zwei Kollegen hergeschickt haben, die noch nie auf unsern Kongressen anwesend waren und daher mit der I.T.F. nicht so vertraut sind, wie zum Beispiel ihr Kollege Branconi. Es ist alles recht schön mit der beantragten Verdoppelung des Bei-

trages; möge man sie beschliessen. Man wünscht auch mehr Aktivität der I. T. F. Aber wie kann die Leitung der bestehenden I. T. F. Angriffsaktionen einleiten? Wir sind eine Federation, in der jede Organisation ihre Selbstverwaltung behalten will. Und solange die Landesorganisationen ihre Selbstverwaltung nicht aufgeben wollen, ist eine internationale Aktion, wie sie unsre italienischen Freunde verlangen, nicht möglich. Wir können aus eigener Machtvollkommenheit zum Beispiel nicht einen Boykott über Schiffe verhängen oder ähnliche Schritte tun. Die nationalen Verbände würden sich das Eingreifen des Zentralrats in ihre Befugnisse nicht gefallen lassen. Bis jetzt haben wir die internationale Aktion so gehandhabt, dass man sich in jedem Falle vorher verständigt hat.

Wenn wir in unsrer Kritik auch manchmal etwas zu weit gegangen sein mögen, so müssen Sie das entschuldigen. Der Hauptfehler lag an der Berichterstattung, die von manchen Ländern sehr vernachlässigt worden ist. Von Frankreich bekommen wir nur selten Berichte, über die grossen Bewegungen der Eisenbahner und Seeleute Frankreichs sind wir sehr ungenügend informiert worden. Ich hatte mich häufig auf andre als meine offiziellen Korrespondenten zu verlassen. Die italienischen Kollegen haben überhaupt keine Berichte geschickt. Es ist ja auch nicht zu verlangen, dass sich Leute in ihren Mussestunden hinsetzen und lange Berichte schreiben. Seitdem wir den Korrespondenten eine kleine Entschädigung gewähren, ist es etwas besser geworden. Die Frage der Berichterstattung muss ernsthaft erwogen werden. Es muss hier Remedur geschaffen werden, dann wird es auch möglich sein, ein besseres Bild von den Verhältnissen in andern Ländern zu gewinnen und Reibungen zu vermeiden. Ich glaube, unsre italienischen und französischen Freunde sind in ihrer Kritik etwas zu weit gegangen.

Vorsitzender: Der Schweizer Kollege Otto Weber teilt mir mit, dass er gezwungen ist, noch vor Schluss den Kongress zu verlassen; für den Fall einer Abstimmung überträgt er sein Stimmrecht auf den andern Delegierten der Schweiz, Kollegen Walter.

Döring, Deutschland: Die französischen Kollegen behaupten, ich hätte in meinem Bericht davon gesprochen, dass sich die französischen Seeleute mit den Transportarbeiterorganisationen zu einer Federation zusammengeschlossen hätten. Das habe ich nicht gesagt. Ich habe nur von einem Kartellverhältnis geredet und aus den Vorgängen den Schluss gezogen, dass unsern französischen Kollegen die Vorteile des Zusammenschlusses zum Bewusstsein gekommen sind, so dass man schliesslich auf das Zustandekommen einer Einheitsorganisation in Frankreich hoffen könnte. Der Kollege Ronner sagte, dass die beiden holländischen Organisationen Hand in Hand arbeiteten. Es freut uns, dies zu vernehmen, und wir hoffen, dass dieses Zusammenarbeiten recht bald zu einem Zusammenschluss der beiden Organisationen führen wird. Van den Berg meinte, wir hätten kein Recht gehabt, die andre Organisation aufzunehmen. Gewiss bedarf diese Aufnahme der Zustimmung des Kongresses; aber ich glaube, der Zentralrat hat nicht unrecht gehandelt; der Akt wird dazu beitragen, die feindlichen Brüder zusammenzubringen. Man hat uns vorgeworfen, dass wir nicht angegeben haben, wer das Zustandekommen der Einigung verhindert hat. Aber es kann nicht die Aufgabe des Zentralrats sein, nach dem Schuldigen zu fahnden. Von Wilson ist bestritten worden, dass das Verbreiten des von ihm unterzeichneten Flugblatts die Einigungsbestrebungen in Norwegen erschwert hat. Das ist aber

doch der Fall gewesen. Der Kollege Wilson hat ferner geäußert, dass es Zersplitterung in den Reihen der britischen Seeleute gegeben habe. Ich habe darauf hingewiesen, dass Bestrebungen, Sonderorganisationen zu gründen, in Grossbritannien bestanden. Wenn nicht, wie Tillett sagte, die Dockarbeiter eingegriffen hätten, so hätten wir heute vielleicht keine einheitliche Seemannsorganisation in diesem Lande. Der Kollege Wilson sagte noch in Antwerpen, dass eine Organisation mit dem Kampfe nicht warten könne, bis genügend Geld vorhanden sei. Man lese den Bericht der T. W. F. an die I. T. F.; dort steht es ausdrücklich. Der Kollege Williams sagt zwar in seinem Bericht an die I. T. F., dass die britischen Seeleute im Jahre 1911 allein ihren Kampf siegreich durchgeführt hätten; aber dieser Kampf glich einem Glücksspiel, bei dem man alles auf eine Karte setzt. Es hätte auch ebenso gut anders kommen können. Die Leitung dieses Kampfes war keineswegs einheitlich. Anstatt einer gab es wohl 25 Streikleitungen. Wilson musste das selbst zugeben; daher seine öffentliche Erklärung, dass er keinerlei Verantwortung fürderhin übernehmen werde, wenn nicht mehr Disziplin geübt werde.

Wir haben uns darüber beklagt, dass man uns zu den Spezialkonferenzen für Seeleute einen katholischen Geistlichen und eine exzentrische Dame als Delegierte geschickt hat. Es ist doch notwendig, wenn derartige Konferenzen etwas fruchten sollen, dass man sachverständige Personen dahin entsendet. Aber was war mit einem Pfarrer und mit einer Frau, die wohl noch nie als Matrosen zur See gefahren sind, mögen ihre Verdienste und ihre Charaktereigenschaften noch so viel Anerkennung verdienen, auf einer Konferenz anzufangen, wo es sich um technische Fragen handelte? Die Frage des Syndikalismus und des Zentralismus können wir auf diesem Kongress nicht erörtern. In Kopenhagen stand dieser Punkt auf der Tagesordnung und dort wurde die Frage der Organisationsform eingehend behandelt. Als Referent stellte ich damals folgende Leitsätze auf: Die Gewerkschaften müssen politische und konfessionelle Neutralität wahren. Sie müssen straffe zentrale Organisationen bilden. Hohe Beiträge sind erforderlich. Die Unterstützungseinrichtungen müssen ausgebaut werden. Das Protokoll des Kongresses besagt, dass sich der Kongress mit den Ausführungen des Referenten einverstanden erklärte. Wenn wir daher bei unsern Arbeiten an diesen Grundsätzen festhalten, so befolgen wir nur die Weisungen, die uns der Kongress gegeben. Ich muss daher unsern Kritikern Inkonsequenz vorwerfen.

Die französischen und italienischen Kollegen werfen uns vor, wir hätten ihre Organisationen kritisiert, ohne sie zu verstehen. Aber ihre Kritik an den deutschen Verhältnissen war geradezu jammervoll. Sie mögen die Geschichte unsrer Gewerkschaften einmal lesen. Was sie als den Gipfel der Weisheit predigten, bestand bei uns vor 20 und 25 Jahren. Wir predigten damals ähnliche Grundsätze wie sie heute. Wir wollten keine Schätze sammeln, die nur der Rost und die Motten fressen. Ein Beitrag von 15 Pfg. die Woche kam uns damals ungeheuer hoch vor. Wären wir diesen Grundsätzen treu geblieben, wir wären nicht gewachsen, wie wir inzwischen gewachsen sind. Ein Kollege aus Italien hat behauptet, wir führten keinen Klassenkampf, wir erzögen unsre Mitglieder wie Soldaten. Gewiss erziehen wir unsre Mitglieder zu Soldaten — zu Soldaten des Klassenkampfes. Ich weise auch entschieden die Behauptung zurück, dass wir nur einen grossen Haufen Leute organisierten, die keine

Initiative besitzen, die willenlos den Anordnungen der Führer gehorchen. Wer das sagt, der versteht eben nichts von der deutschen Bewegung. Diese Unkenntnis der deutschen Gewerkschaftsbewegung zeigt sich wohl am klarsten in der italienischen Broschüre, in der die Verlegung des Sitzes des Zentralrats gefordert wird. Dort wird allen Ernstes behauptet, dass die Massen bei dem grossen Streik der Ruhrbergleute im vorigen Jahre den sozialdemokratischen Führern die Leitung aus den Händen genommen und den Streik zu Ende geführt hätten. Die italienischen Freunde mögen uns nicht böse sein, wenn wir mit ihren Methoden nicht übereinstimmen können. Sie verlangen grosse Taten von der I. T. F. und das trotz aller entgegen gesetzten Meinungen, die in unsrer Federation vorhanden sind. Ist es doch heute schon schwer genug, die I. T. F. zusammenzuhalten. Sie wollen, dass die I. T. F. mit dem Boykott eingreife, sobald irgendein Kapitän von einem Heringsdampfer von 50 Tonnen mit seinen Matrosen in Konflikt gerät. Wir stellen uns die Aktion der I. T. F. anders vor. Sie soll erst in den Kampf eingreifen, wenn die Organisation der Unternehmer für den nationalen Verband der Transportarbeiter zu mächtig ist. Und auch für diesen internationalen Kampf gehört ein grosser Sack Geld, der sich nicht einfach durch die Begeisterung der Massen ersetzen lässt. Die Delegierten reden über Deutschland, ohne das Land zu kennen. Diejenigen unsrer Kollegen, die uns besucht haben, reden aber ganz anders über unsre Gewerkschaftsbewegung. Es scheint, als dächten viele, es könnte ihnen etwas passieren, wenn sie nach Deutschland kommen. Lesen Sie die Berichte der I. T. F. und Sie werden vieles nützliche über unsre Bewegung erfahren. Hoffentlich wird der nächste Kongress in Deutschland abgehalten werden. Dann werden viele unsrer Kritiker unsre Bewegung studieren können. Vielleicht ist die geübte Kritik in gewissem Masse bei einigen Punkten berechtigt. Sollte der Sitz des Zentralrats in Deutschland bleiben, so kann ich Ihnen versprechen, dass diese Beschwerden geprüft werden.

Bidegaray, Frankreich, meldet sich zum Wort.

Vorsitzender: Die beiden Berichterstatter hatten das Schlusswort. Ich kann Ihnen das Wort nur zur Richtigstellung von Tatsachen erteilen.

Bidegaray verlangt das Wort zur Diskussion.

Vorsitzender: Der Name des Kollegen Bidegaray stand auf der Rednerliste. Aber infolge irgendeines Versehens scheint er nicht zu Worte gekommen zu sein. Ich möchte die Delegierten doch ersuchen, sich etwas Beschränkung aufzuerlegen, damit wir die wichtigen Punkte, die auf der Tagesordnung stehen, noch verhandeln können. Drei Viertel der Zeit des Kongresses ist bisher vertrödelt worden.

Bidegaray: Wenn die Zeit vertrödelt worden ist, so ist auch der Vorsitzende teilweise schuld daran. Ich möchte zuerst der Internationalen Federation den herzlichsten Dank für die Hilfe aussprechen, die sie uns in unsrer Krise hat angedeihen lassen. Der Kampf, den wir führten, war durch eine Gesellschaft provoziert worden. Wir haben an dem Bericht des Zentralrats manches auszusetzen, namentlich weil darin Frankreich und Italien kritisiert werden. Man behandelt uns wirklich wie die kleinen Kinder. Es ist doch nicht nötig, sich über die kleinen Organisationen lustig zu machen. Wenn wir nicht solch kolossale Mitglieder massen und solch gefüllte Kassen besitzen, wie unsre deutschen Freunde, so besitzen wir doch Kampfeslust und Enthusiasmus. Man hat das Wort Sabotage erwähnt. Wir sind keine Anhänger der Sabotage; das ist nicht unsre

Taktik. Wenn einmal Sabotage verübt wird, so ist dies ein Akt des einzelnen, für den man die Organisation nicht verantwortlich machen kann. Wir sind auch keine Anarchisten, als die man uns hier behandelt. Kein deutscher oder österreichischer Kollege hat uns hier das Mittel angegeben, mit dem wir den Kapitalismus erfolgreich bekämpfen könnten. Man kritisiert nur die Methoden anderer Länder und sucht seine eigene Methode zur vorherrschenden zu machen. Aber dies ist nicht die beste Art und Weise, die Entwicklung der Internationale zu fördern. In dem Bericht wird auch der Sympathiestreik verworfen. Aber durch den Sympathiestreik der Elektriker wurde nach unserm Eisenbahnerstreik die Haltung der Regierung merklich modifiziert. Wir treten überhaupt für alle Kampfmethoden ein, die Erfolg versprechen — nicht allein für die verschiedenen Formen des Streiks, sondern auch für die genossenschaftliche und politische Aktion. Es ist notwendig, dass der Zentralrat allen Anschauungen in unserer Federation Rechnung trägt und nicht einseitig eine Richtung kritisiert. Deshalb bin ich dafür, dass man den Zentralrat umgestaltet und zu einer wahrhaft internationalen Körperschaft macht. Aber ich bin nicht dafür, dass man den Sitz des Zentralrats verlegen sollte.

Der **Vorsitzende** erteilt dem Kollegen Brunner das Wort zum Kassenbericht.

Kassenbericht.

Brunner, Deutschland: Der Kollege Schumann und ich haben wiederholt die Kasse und die Kassenbücher des Kollegen Jochade revidiert und alles in bester Ordnung gefunden. Ich beantrage daher, den Sekretär zu entlasten.

Der Antrag wird ohne Diskussion angenommen.

Vorsitzender Schumann: Die französischen Kollegen haben zwei Resolutionen eingebracht, die sich mit der Haltung der Federation im Falle einer Kriegserklärung befassen. Sie lauten:

I. Unter Berufung auf die Autonomie der Nationen erklärt die französische Delegation, dass jede ein Recht hat, den gewerkschaftlichen Kampf so zu führen, wie sie ihn versteht und auffasst. An Anbetracht daher: dass die französischen Gewerkschaften den Kampf gegen den Militarismus und den Krieg propagieren und ihn zu führen gedenken; dass die französische Delegation im Gegensatz zu der Ansicht des Zentralkomitees jeden Tag durch die aktuellen wirtschaftlichen Tatsachen gewahrt wird, dass die Regierungen ihre Armeen zur Verteidigung der Kapitalisten und Unternehmer verwenden; dass die Regierungen durch ihre militärische Herrschaft den Geist des Chauvinismus in der Arbeiterklasse selbst pflegen — in Anbetracht aller dieser Tatsachen, die absolut wirtschaftlicher Natur sind, beschliesst die französische Delegation, in ihrer antimilitaristischen Aktion und ihrem Kampfe gegen den Krieg im Rahmen der Gewerkschaftsbewegung und des gewerkschaftlichen Kampfes fortzufahren. Sie erklärt, dass sie diese Aktion und diese Methode mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln und so oft es ihr notwendig erscheint, weiterführen und weiter anwenden wird, und spricht dem Zentralrat wie der deutschen Delegation das Recht ab, ihr diese Aktion zu verbieten. (Gezeichnet von Gautier, Vignaud, Le Guen, Bidegaray, Guinchard und Rivelli.)

II. Die auf dem Internationalen Transportarbeiterkongress anwesenden Delegierten drücken allen Opfern der Verfolgungswut der Regierungen ihre wärmste Sympathie aus und erklären von neuem, dass sie den festen Willen haben, alle Mittel anzuwenden, um jede Kriegserklärung zu verhindern.

Die französischen Delegierten.

Vorsitzender (fortfahrend): Die Fragen, die in dieser Erklärung und dieser Resolution angeschnitten werden, sind politische Fragen und können auf dem

Kongress nicht verhandelt werden. Wir sind wohl alle entschiedene Gegner der blutigen Auseinandersetzungen zwischen den Völkern. Wir sind uns wohl alle darin einig, dass Streitigkeiten zwischen den Völkern auf friedlichem Wege durch internationale Schiedsgerichte beigelegt werden müssen. Aber als Transportarbeiter-Federation sind unsre Aufgaben durch Satzungen und Beschlüsse scharf umgrenzt. Es ist unsre Aufgabe, wirtschaftliche Kämpfe zu organisieren und wir haben kein Recht, hier Beschlüsse zu fassen, die unsern Organisationen in den verschiedenen Ländern Hindernisse in den Weg legen könnten. Sind wir einmal so stark, dass wir den Kapitalismus überwinden können, dann schwindet ganz von selbst die Möglichkeit blutiger Auseinandersetzungen. Wenn die französischen Kollegen beanspruchen, den Kampf nach ihrem Muster führen zu dürfen, so müssen sie auch den andern Ländern dasselbe Recht nicht vorenthalten. Die Resolutionen können nicht verhandelt werden.

Es wird notwendig sein, dass wir heute eine Abendsitzung abhalten. Wir werden die Verhandlungen um 6 Uhr unterbrechen und um 8 Uhr wieder aufnehmen.

Der Kongress erklärt sich mit dem Vorschlag einverstanden.

Vorsitzender (fortfahrend): Wir kommen nunmehr zur Beratung der Anträge zum Punkt 2b der Tagesordnung. Dazu gehören die Anträge 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11. Ich schlage vor, dass jeder Antrag begründet wird und dass jedem Antragsteller zehn Minuten Redezeit eingeräumt wird.

Der Kongress stimmt diesem Vorschlag zu.

Die **französischen Delegierten** beantragen die sofortige Abhaltung einer Seemannskonferenz.

Der **Vorsitzende** erklärt, dass dies eine zu grosse Störung des Kongresses bedeuten würde; die Antragsteller mögen sich mit dem Internationalen Sekretär in Verbindung setzen und diesem die Punkte unterbreiten, die sie verhandelt wissen wollen.

Antrag 2. Antrag des Schwedischen Transportarbeiter-Verbandes, betr.:

Internationale Unterstützungen bei Streiks und Aussperrungen.

Keiner kann bestreiten, dass die jetzige internationale Organisationsform von grossem Nutzen für die Transportarbeiter-Organisationen in allen Ländern gewesen ist. Die Aufklärungen, welche fortlaufend bezüglich der Verhältnisse an den verschiedenen Plätzen gegeben werden, geben Kenntnis und Stärke und spornen zu fortgesetzten Anstrengungen in dem internationalen Wettbewerb an.

Wir müssen indessen sorgfältig darüber wachen, dass die Entwicklung der internationalen wie auch der nationalen Organisationen nicht stagniert oder zurückgeht, denn sonst wird es noch schwieriger, dieselben zu neuer Tätigkeit anzuspornen. Die Organisation muss jederzeit so angepasst sein, dass sie stets den modernen Anforderungen, welche an dieselbe gestellt werden können, entspricht.

In den meisten nordeuropäischen Ländern hat die Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter, die grosse Mehrzahl der Berufsangehörigen umfassend, angefangen sich ihrer Vollendung zu nähern, aber gleichzeitig müssen wir auch sehen, wie die Entwicklung der Arbeitgeberorganisationen gleichen Schritt mit unsrer eigenen hält, ja sogar in einigen Fällen die von uns erreichten Resultate übertrifft. Dank einer abgefeimten Rücksichtslosigkeit und infolge anderer Massnahmen sind an vielen Plätzen die Arbeitgeber ihrer Organisation fast allgemein angeschlossen und in finanzieller Hinsicht ist es gelungen, den einzelnen durch wirtschaftliche Verpflichtungen (Reverse) zur

blinden Unterwerfung unter den Willen der Majorität zu zwingen und den anbefohlenen Verpflichtungen nachzukommen.

Der Kampf der Arbeiter um bessere wirtschaftliche und soziale Bedingungen ist daher schwieriger als vorher geworden, und die Entwicklung zeigt eine Tendenz, denselben noch schwieriger zu machen. Die wirtschaftlichen Unterstützungsmöglichkeiten spielen hierbei eine wichtige Rolle. Solange die Gewerkschaftsorganisationen nur gegen einzelne Arbeitgeber zu operieren hatten, konnten sie immer ihre Kampfaktionen dem Masse ihrer eigenen Kräfte anpassen, aber heutzutage ist es fast unmöglich geworden, im voraus zu wissen, welchen Umfang ein angefangener Kampf erreichen kann, da die Arbeitgeber denselben öfters ausdehnen in der Absicht, es den Arbeiterorganisationen unmöglich zu machen, die Kämpfenden zu unterstützen. Manchmal kann es auch für die Arbeiter notwendig werden, den Kampf mit einer breiteren Front zu eröffnen als ihre wirtschaftlichen Hilfsquellen es erlauben, um die Arbeitgeber zu verhindern, Streikbrecher auf einen einzelnen Punkt zu mobilisieren, wodurch sie schon von Anfang an die kleine begrenzte Aktion niederschlagen und vernichten können.

Die Anschaffung von Kriegsmitteln ist daher die wichtigste Frage, auf welche die gewerkschaftliche Bewegung momentan ihre Aufmerksamkeit konzentrieren muss. In erster Linie muss es selbstverständlich die eigene unabwendbare Schuldigkeit der einzelnen Organisationen sein, zu versuchen, sich bestmöglichst zu rüsten, um für alle Eventualitäten bereit zu sein. Aber wenn dieses Bestreben und die Opferwilligkeit noch so gross ist, so muss man jedoch zugeben, dass es kaum möglich ist, solche Fonds anzuschaffen, dass die Organisation sich voll und ganz nur auf diese zusammengebrachten Mittel verlassen kann. Man ist daher gezwungen, in kritischen Situationen bei andern Organisationen Hilfe zu suchen, die gewöhnlich auch auf vorher vereinbarter Rückversicherung oder unter Garantie gegeben wird. Diese Verpflichtungen oder Verbindungen können und sollen sowohl national als international angeknüpft sein.

Die nationalen Verpflichtungen müssen dabei in den Vordergrund gestellt werden, weil die Organisationen gewöhnlich von gleichem Charakter in demselben Lande sind, auch im allgemeinen auf demselben Grade des gewerkschaftlichen Entwicklungsstadiums stehen. Ausserdem sind die Möglichkeiten grösser, alle ausgebrochenen Kämpfe national zu überwachen, sowie einen Missbrauch von Unterstützungsforderungen zu verhindern und sachlich beurteilen zu können, ob Aussichten vorhanden sind, ein zufriedenstellendes Resultat der vorgenommenen Aktion zu erzielen. Mit dem nationalen Unterstützungssystem ist jedoch die Ungelegenheit verknüpft, dass sämtliche oder die meisten Kontrahenten entweder direkt oder indirekt in einen Konflikt hineingezogen werden können und dadurch ausser Stand gesetzt werden, bei kritischen Gelegenheiten eine wirksame Unterstützung geben zu können. Als Ergänzung zu dem nationalen Unterstützungssystem hat man daher versucht, eine internationale Unterstützung durch freiwillige Sammlungen zu schaffen, sofern ein nationales Ersuchen um internationale Hilfe von der Hauptorganisation (Gewerkschaftlichen Landeszentrale) des betreffenden Landes gestellt worden ist, indessen haben diese Unterstützungsanträge im allgemeinen kein günstiges Resultat erzielt, da sie auf im voraus festgestellten obligatorischen Unterstützungssätzen nicht basieren können, sondern nur auf einer freiwilligen Sammlung. Ein bedeutend besseres Resultat hat sich für die Verbände gezeigt, welche ein im voraus festgestelltes Unterstützungssystem hatten, wie zum Beispiel der Eisen- und Metallarbeiterverband in Schweden während des letzten Generalstreiks. Dank ihrer internationalen Verbindungen konnten die Eisen- und Metallarbeiter den Angriff der Arbeitgeberorganisation gänzlich zurückweisen, und zwar dadurch, dass sie den Kampf in den schwedischen Eisenwerken nach Beendigung des Generalstreiks fortsetzen konnten. Mit diesem und andern Beispielen vor Augen muss man sich fragen, ob es nicht möglich wäre, auch in der Internationalen Transportarbeiter-Federation ein ähnliches, auf mathe-

matischen Grundsätzen basiertes Unterstützungssystem zu errichten, welches absolut nicht in erste Reihe gestellt zu werden braucht, sondern nur zu allerletzt in Anspruch genommen werden sollte, nachdem die nationalen Hilfsquellen voll in Anspruch genommen worden sind. Allerdings sind die Organisationen, aus welchen unsere internationale Federation besteht, sehr verschieden, sowohl bezüglich der Grösse als auch der Stabilität. Demzufolge werden sie auch ein grösseres oder geringeres Interesse für ein solches Unterstützungsinstitut haben. Diese Schwierigkeiten lassen sich aber wohl in der Weise ordnen, dass man gerechterweise Vorteile und Verpflichtungen so abwägt, dass jede Organisation gerecht behandelt wird. Ausserdem ist es auch nicht notwendig, dass alle Organisationen der Internationalen Transportarbeiter-Federation sich einem solchen Unterstützungssystem anschliessen, da es sehr wohl allein von denjenigen errichtet werden kann, welche es vorteilhaft finden und bereit sind, den hierfür festgelegten Verpflichtungen nachkommen zu wollen.

Die geeignetste Weise, um diese Frage zu lösen, ist jedenfalls, dem internationalen Kongress einen Vorschlag zur prinzipiellen Diskussion vorzulegen, welcher dann später ein kleines Komitee wählen kann, um die dabei entstandenen Streitpunkte auszugleichen. Darauf kann die Frage wieder der prinzipiellen Entscheidung des Kongresses unterbreitet werden. Hiernach wird der Vorschlag den der Internationalen Transportarbeiter-Federation angeschlossenen Organisationen überwiesen, um von denselben dahingehend behandelt zu werden, ob sie sich diesem Unterstützungsinstitut anschliessen wollen oder nicht. Eine diesbezügliche Antwort muss spätestens am 1. Januar 1915 eingesandt worden sein, da dann die Unterstützungstätigkeit in Kraft treten soll.

Um unsern Gedankengang schon jetzt bezüglich derjenigen Bestimmungen klarzulegen, welche für einen solchen Unterstützungszusammenschluss grundlegend werden müssen, möchten wir folgendes vorschlagen:

Grundlage für die Unterstützungskasse der Internationalen Transportarbeiter-Federation.

§ 1. Berichterstattung.

Sollte eine der internationalen Unterstützungskasse angeschlossene Organisation einen Kampf beabsichtigen, welcher von solcher Ausdehnung ist, dass sie sich genötigt sieht, die finanzielle Unterstützung der internationalen Federation in Anspruch zu nehmen, so muss ein ausführlicher Bericht über den Zweck des Kampfes und dessen Ausdehnung an das internationale Sekretariat eingesandt werden, und zwar mindestens zwei Monate vor dem Ausbruch des Konfliktes. Hiervon ausgenommen werden solche Kämpfe, welche ihre Ursachen in den von den Arbeitgebern vorgenommenen Angriffsmassnahmen haben, jedoch muss über solche Konflikte so schnell wie irgend möglich berichtet werden.

Dem internationalen Sekretariat liegt es ob, schnellstens den angeschlossenen Organisationen vertrauliche Mitteilungen bezüglich eines solchen befürchteten Konfliktes zuzusenden.

Die unterstützungsuchende Organisation ist verpflichtet, dem internationalen Sekretariat jede Woche einen Bericht einzusenden, und zwar nach einem von diesem im voraus aufgestellten Formular.

§ 2. Bedingungen für die Gewährung und Höhe der Unterstützung.

Während der ersten 14 Tage eines Konfliktes wird von der internationalen Unterstützungskasse keine Unterstützung ausbezahlt.

Ist der Kampf von längerer Dauer, so wird eine Unterstützung gewährt, jedoch nur für Kämpfe von folgendem Umfang: 1. an Verbände mit einer Mitgliederzahl bis zu 5000, sofern die an dem Konflikte beteiligte Zahl über 50 Proz. der Gesamtmitgliederzahl des Verbandes erreicht; 2. an Verbände mit mehr als 5000 Mitgliedern, aber nicht mehr als 10000, sofern die Zahl der Beteiligten an dem Konflikte 45 Proz. nicht übersteigt; 3. an Verbände

zwischen 10 000 und 20 000, wenn die Zahl der Beteiligten 40 Proz. erreicht; 4. an Verbände von 20 000 bis 50 000, wenn die Zahl der Beteiligten 35 Proz. erreicht; 5. an Verbände von 50 000 bis 100 000, wenn die Zahl der Beteiligten 30 Proz. erreicht und 6. an Verbände von mehr denn 100 000 Mitgliedern, sofern die Anzahl der am Konflikte Beteiligten über 25 Proz. ist.

Die Unterstützung für jedes am Konflikt beteiligte Mitglied darf 6 Mk. pro Woche nicht übersteigen und darf höchstens auf die Dauer von drei Monaten für einen und denselben Konflikt gewährt werden.

§ 3. Pflichten des angeschlossenen Verbandes.

Wenn ein solcher Konflikt oder solche Konflikte entstehen, wie oben erwähnt worden ist, so haben sämtliche angeschlossenen Organisationen die Pflicht, an das internationale Sekretariat hierzu Beiträge zu leisten und zwar auf folgender Grundlage: 1. Verbände, bestehend aus bis zu 20 000 Mitgliedern höchstens 10 Pfg. pro Woche und Mitglied; 2. Verbände, bestehend aus 20 000 bis 50 000 Mitgliedern höchstens 7½ Pfg. pro Woche und Mitglied; 3. Verbände, bestehend aus 50 000 bis 100 000 Mitgliedern höchstens 5 Pfg. pro Woche und Mitglied und 4. Verbände von über 100 000 Mitgliedern 2½ Pfg. pro Woche und Mitglied.

Sollten die auf diese Weise aufgebrauchten Mittel sich als nicht ausreichend erweisen, um die vorher bestimmte maximale Unterstützung zu decken, so ist die Zentralleitung berechtigt, diese auf die erzwungene Höhe zu reduzieren. Ebenfalls hat die Zentralleitung das Recht, die Beiträge auf ein Minimum zu reduzieren, welches als erforderlich für den betreffenden Fall angesehen werden kann.

Eventuelle Ueberschüsse sollen fondiert und dem Kongress zur Verfügung gestellt werden.

§ 4. Befreiung von den Beiträgen.

Der Verband, dessen eigene Kämpfe, die der Zentralleitung mitgeteilt sind, mindestens 10 Proz. der Mitgliederzahl umfassen, ist von der Pflicht befreit, diese Beiträge während der Dauer des Kampfes zu entrichten.

§ 5. Suspension und Ausschluss von der Unterstützungskasse.

Der Verband, welcher aus irgendeiner Ursache seiner Pflicht nachzukommen versäumt hat, hat ein Recht auf eine Unterstützung nicht eher als sechs Monate nach Einzahlung der Beiträge. Werden solche innerhalb eines Jahres nicht bezahlt, so wird die betreffende Organisation als ausgeschlossen angesehen.

§ 6. Statutenänderungen.

Die Statuten der Unterstützungskasse können nur von dem zu diesem Zwecke einberufenen internationalen Kongresse abgeändert werden. Abänderungsanträge sind in üblicher Weise im voraus bekanntzugeben.

Lindley, Schweden: Bei der Ausarbeitung unsres Antrages gingen wir von der Ansicht aus, dass keine nationale oder internationale Organisation ihre Stellung behaupten oder ihre Mitglieder behalten kann, wenn diese anfangen zu fühlen, dass ihnen ihre Organisation in Zeiten der Not nicht helfen kann. Die Gewerkschaftsbewegung steht heute einer weit schwierigeren Lage gegenüber als früher. Die Arbeitgeber organisieren sich immer straffer national wie international. In einigen Ländern (wie Schweden) ist die Zeit nicht mehr fern, da alle Arbeitgeberorganisationen zu einer einzigen verschmolzen sein werden. Die Arbeitgeberorganisationen arbeiten auch international zusammen, so dass es zum Beispiel zur Zeit eines Streiks oder einer Aussperrung in Deutschland oder England einem deutschen oder englischen Arbeiter unmöglich sein wird, in Schweden Arbeit zu finden. Der Reederverband ist das augenfälligste Exempel

für eine aggressive Arbeitgeberorganisation. Wegen der Zufuhr von Streikbrechern aus andern Gegenden können Streiks nicht mehr in kleinerem Umfange organisiert werden. Es wird immer schwierig sein, genügend Geld für diese Kämpfe aufzuspeichern. Dem Arbeiter wird es immer schwerer, seine Beiträge aufzubringen, da die Löhne nicht im Verhältnis zu den Kosten der Lebenshaltung steigen. Wir müssen deshalb zu irgendeiner Art Versicherung gegen derartige Ereignisse greifen. Wir wissen wohl, dass viele der Federation angeschlossenen Organisationen nur schwer grössere Verpflichtungen in dieser Richtung auf sich nehmen können. Wir müssen daher beim ersten Schritt, den wir tun, sehr sorgfältig zu Werke gehen, damit wir die weiteren Schritte um so sicherer tun können. Ein System der internationalen Unterstützung muss auf einer gerechten und praktischen Basis aufgebaut werden. Wir müssen von Anfang an darauf achten, dass wir keiner Organisation mehr Lasten aufbürden, als sie Vorteile hat. Die kleineren Verbände können von den grossen immer geschützt werden; aber es ist sehr schwer für die kleinen Organisationen, den grösseren die notwendige Unterstützung angedeihen zu lassen. Um die Pflichten und Rechte gleichmässig zu verteilen, haben wir vier Grade aufgestellt, in denen die Beiträge pro Mitglied stufenmässig abnehmen, wie die Grösse der Organisation steigt, und in denen der Prozentsatz der streikenden Mitglieder, der zur internationalen Unterstützung berechtigt, ebenfalls fällt, wie die Mitgliederzahl der Verbände steigt. Man könnte natürlich auch 10 oder 20 Grade aufstellen. Die Metallarbeiter-Federation hat vor kurzem beschlossen, ein System der Zwangsbeiträge für internationale Streiks und Aussperrungen einzuführen. Die Beiträge schwanken zwischen 2 und 8 Pfg. die Woche. Niemand erwartet heute noch eine nennenswerte internationale Unterstützung auf dem Wege der freiwilligen Besteuerung. Ich hoffe, dass der Kongress unsre Vorschläge ernstlich in Beratung ziehen wird. Wenn wir die internationalen obligatorischen Beiträge einführen, werden wir den am besten organisierten internationalen Arbeiterverbänden voraus sein. Zeigen wir uns als Schrittmacher der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

Vorsitzender: Wir kommen nunmehr zur Begründung des Antrags 3, betreffend die **Abschaffung der internationalen Kontrollkarte für die Seeleute**. Der Antrag ist von dem Verband der Seeheizer in Dänemark gestellt worden und lautet:

Wenn die Seeheizer in Dänemark den Antrag bezüglich Abschaffung der Kontrollkarte stellen, so geschieht dies aus dem Grunde, weil diese Karte den Erwartungen, die man an sie stellte, nicht entsprochen hat. Die Kontrollkarte soll bekanntlich der Einzahlung der Beiträge folgen und dementsprechend abgestempelt werden, denn sonst ist die Karte wertlos. Da es aber viele Mitglieder gibt, welche ihre Beiträge per Anweisung aus dem Auslande senden, die Karte jedoch nicht beifügen, sich ausserdem Schwierigkeiten ergeben haben, passende Briefumschläge zu erhalten und die Adressen auch manchmal unvollständig sind, so ist leicht zu verstehen, dass viele Briefe unterwegs verloren gehen, das heisst, dann müssen auch neue Kontrollkarten ausgestellt werden. Da nun aber die Karten nur für ein Jahr gelten, so entsteht dadurch eine grosse Arbeit, und ausserdem werden die Karten in dieser Weise auf die Dauer auch ziemlich teuer.

Der Verband der Seeheizer stellt daher den Antrag, dass eine Beitragsmarke für sämtliche Seemannsorganisationen eingeführt wird, die vom internationalen Sekretariat bezogen werden muss. Das Sekretariat hat den Druck der Marke zu besorgen. Sie soll dadurch einheitlich für alle der Internationalen Transportarbeiter-Federation angeschlossenen Organisationen wer-

den. Dies, meint der Verband der Seeheizer, wäre eine Kontrolle, welche, da es doch nur eine Kontrolle sein soll, besser ist als die jetzige Kontrollkarte.

Die dänische Delegation teilt mir mit, dass sie den Antrag nicht weiter mündlich begründen will, da die schriftliche Begründung genüge. Wir kommen nun zum

Antrag 4.

Das Zentralkomitee des Sindacato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner in Italien) legt dem Internationalen Kongress in London folgende Anträge vor, die sich auf die Internationale Transportarbeiter Federation beziehen:

1. Der Sitz der Federation soll nach London oder nach Paris verlegt werden.

2. Es soll ein Generalrat des Verbandes eingesetzt werden, der gleich nach Schluss des Kongresses die beschlussfassende Körperschaft bilden soll. Der Generalrat tritt in der Regel zweimal jährlich zusammen und wird von je einem Mitgliede für jede Nation eingesetzt, wo der Federation angeschlossene Verbände existieren.

3. Das Zentralkomitee wird von den Organisationen des Ortes gewählt, in dem die Federation ihren Sitz hat, und zwar durch Urabstimmung der Mitglieder. Das Zentralkomitee ist lediglich ein vollziehendes Organ.

4. Der Generalsekretär wird jedesmal vom Kongress gewählt.

5. Die Federation praktiziert die Methoden des Klassenkampfes und ist von der Politik und der Taktik der politischen Parteien unabhängig. Sie nimmt alle jene Transportarbeiter-Organisationen in ihre Reihen auf, die sich auf dem Boden des Klassenkampfes befinden.

6. Der Jahresbeitrag an die Federation wird auf 12 Pfg. pro Jahr und Mitglied erhöht, ohne irgendwelche Ausnahme oder Bevorzugung.

7. Man beantragt, dass die Internationale Transportarbeiter Federation die gesamte internationale Arbeiterbewegung fördert und, falls die Anforderungen des sozialen Lebens es erheischen, positive Aktionen gegen die Regierungen und gegen die Kapitalisten aller Länder einleitet.

Zu diesem Zwecke legt der Zentralausschuss des Sindacato Ferrovieri Italiani entsprechende Statutenänderungs-Vorschläge vor, die, wie auch diese Anträge, auf dem Londoner Kongress zur Diskussion gebracht werden müssen.

Ciardì, Italien: Wir beantragen, dass der Sitz des Zentralrats von Deutschland verlegt werde, hauptsächlich weil die Eisenbahner, diese wichtige Gruppe der Transportarbeiter sich in Deutschland nicht organisieren dürfen. Und dann sind auch in Deutschland die Gewerkschaften keine Organisationen des Klassenkampfes, sondern nur Unterstützungsvereine. Für internationale Aktionen brauchen wir einen Zentralrat, der die internationale Lage versteht. Ein solcher muss sich aus den Delegierten aller Nationen zusammensetzen. Wenn wir auf die Verlegung des Sitzes des Zentralrats so viel Gewicht legen, so ist dies nicht etwa auf Vorurteile oder persönliche Angelegenheiten zurückzuführen. Die Frage ist für uns eine Frage der nüchternen Praxis; es handelt sich für uns darum, wie der Zentralrat zu einer tüchtigen Körperschaft umgewandelt werden kann, und das kann er nur dort sein, wo eine wirksame Bewegung besteht. Wir bestehen ferner auf der Erhöhung der internationalen Beiträge. Um wirksam zu sein, muss die I.T.F. von der Politik und der Taktik der politischen Parteien vollkommen unabhängig sein; denn die Politik kann nur dazu dienen, uns zu entzweien und zu schwächen. Wir verlangen auch vom Zentralrat, dass er eine energeische Propaganda gegen den Militarismus und den Chauvinismus entfaltet.

Vorsitzender: Die russischen Seeleute haben einen Vertreter zum Kongress geschickt, den Kameraden Anitchkin, dem ich jetzt das Wort erteile.

Anitchkin, Russland: Ich begrüße den Kongress als Vertreter und im Namen der fünfeinhalb Tausend russischer Seeleute des Schwarzen und des Kaspischen Meeres. In den Jahren 1905 und 1906 waren wir sehr stark, wir hatten allein am Schwarzen Meer 4000 Mann organisiert und fast ebenso viele am Kaspischen Meere. Am Schwarzen Meer hatten wir 42 000 Rubel in der Kasse. Aber die Reaktion hat uns wie die ganze russische Arbeiterklasse schwer getroffen. Dennoch haben wir den Klassenkampf nicht aufgegeben. Auch die Eisenbahner, die zu der Zeit Tausende von Mitgliedern hatten, waren gut organisiert.

Im Februar zählten wir auf der Konferenz zu Alexandrien schon 5500 Mitglieder, die 2 Proz. ihres Lohnes als Beitrag an die Gewerkschaftskasse abführen. Wir besitzen eine Zeitung, den »Seemann«. In diesem Jahre war unser Kassenbestand 3808 Rubel und 18 Kopeken. Nachher hat man unsern Kameraden C. Arles (Adamovitch) verhaftet und alle Dokumente, das Archiv und verschiedene Papiere konfisziert. Darauf hat man viele Verhaftungen vorgenommen. Aber alles das hat uns nur einen Augenblick aufhalten können. Schon ist unser Exekutivausschuss wieder beisammen; es fehlen nur zwei Kameraden, alle andern sind ausser Gefahr. Die Organisation am Kaspischen Meer existiert, ebenfalls die am Schwarzen Meer, wenn sie auch schwächer ist als vor der Verhaftung in Alexandrien; sie hat Hunderte von Mitgliedern. Es gibt eine Organisation der russischen Seeleute im Ausland und eine Gruppe an der Ostsee. Wir existieren also.

Was wollen wir jetzt? Wir wollen in unserm Lande dieselben Existenzbedingungen wie alle Seeleute des Auslandes. Nach dem Gesetz vom 4. März 1912 erlaubt man uns nicht, zu bestehen, obwohl man es den andern Arbeitern erlaubt. Es gibt in Russland schon Hunderte von Gewerkschaften und zwölf gesetzmässig erscheinende Zeitungen. Wir wollen unsre Regierung durch den Streik zwingen, uns existieren zu lassen, und auf diesen Kampf bereiten wir uns vor. Mögen unsre Kameraden im Ausland nicht vergessen, dass wir nicht allein unsre nationale, sondern auch unsre internationale Pflicht tun.

Vergessen Sie nicht, dass die Seeleute der russischen Ostseeküste unorganisiert sind. Während eines Streiks auf ausländischen Schiffen ersetzen die Seeleute der Ostsee ihre ausländischen Kameraden, die sich im Streik befinden. Das wollen wir verhindern und beschloßen daher, sofort eine Organisation der Seeleute der Ostsee zu gründen.

Wir wünschen Mitglieder der internationalen Familie der Transportarbeiter zu sein. Es lebe die internationale Organisation! Es lebe der Klassenkampf!

Vorsitzender: Ich denke, ich kann im Namen aller Anwesenden den Vertreter der russischen Seeleute aufs herzlichste begrüßen. Wir bedauern lebhaft das Unglück, das unsern russischen Brüdern zugestossen ist, und wir verurteilen aufs schärfste die Schergendienste, die die ägyptischen Behörden dem Zarismus geleistet haben. Wir sind uns einig, dass wir den russischen Kameraden alle Hilfe gegen den Zarismus angedeihen lassen müssen, und wir sind sicher, dass auch in Russland der Tag anbrechen wird, an dem die Arbeiterschaft ungefesselt gegen den Kapitalismus kämpfen können wird.

Freitag, den 29. August 1913. Nachmittagssitzung.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung und erteilt dem Begründer des Antrages 5 das Wort.

Antrag 5.

Die internationale Organisation der Transportarbeiter findet derzeit ihren Ausdruck in der Internationalen Transportarbeiter Federation. Es steht ein Sekretariat zur Verfügung, dessen fast ausschliesslicher Zweck darin besteht, den Austausch der Berichte zwischen den einzelnen der Internationalen Transportarbeiter Federation angeschlossenen Landesorganisationen zu besorgen. So notwendig nun dieser Austausch der Berichte ist, es muss doch konstatiert werden, dass diese Tätigkeit auf die Dauer nicht ausreichend sein kann. Es muss vielmehr dahin gestrebt werden, einen engeren Zusammenschluss aller der Internationalen Transportarbeiter Federation angeschlossenen Organisationen anzubahnen und zur Durchführung zu bringen. Die Organisationen stehen mit Ausnahme jener von Oesterreich, Deutschland und der Schweiz untereinander in keinerlei Verbindung. Um die internationale Gesamtorganisation besser und straffer zu gestalten, um den Mitgliedern jeder einzelnen Organisation den Zweck und Nutzen der Internationalen Transportarbeiter Federation besser vor Augen führen und für sie praktischer gestalten zu können, stellt die obgenannte Organisation folgenden Antrag:

Der Zentralrat der Internationalen Transportarbeiter Federation wird aufgefordert, in Zukunft seine Tätigkeit darauf zu konzentrieren, dass ein Regulativ mit festen Normen darüber geschaffen wird, wie jene Mitglieder zu behandeln sind, die aus andern Ländern und Organisationen, welche der Internationalen Transportarbeiter Federation angeschlossenen sind, zureisen und sich mit einer Legitimation der betreffenden Organisation ausweisen können. In diesem Regulativ soll zunächst die Unterstützung festgelegt werden, welche einem zugereisten Mitglied einer angeschlossenen Organisation zu gewähren ist. Ferner soll festgelegt werden, dass das betreffende zugereiste Mitglied Anspruch darauf hat, die Arbeitsvermittlung der betreffenden Organisation gleich den Mitgliedern dieser Organisation in Anspruch zu nehmen.

Wichtig ist auch, in dem zu schaffenden Regulativ festzusetzen, zu welchem Zeitpunkte das zugereiste Mitglied in die betreffende Landesorganisation übertreten muss, resp. wann die Organisation das betreffende Mitglied ohne Erhebung einer Beitrittsgebühr und unter Einrechnung der in einer andern Organisation verbrachten Zeit als Mitglied übernehmen muss.

Ueber alle in dieser Aktion unternommenen Schritte soll der Zentralrat im internationalen Wochenbericht laufend Bericht erstatten. Die Aktion soll derart beschleunigt werden, dass diese Art der Zusammenfassung aller Organisationen bis zum nächsten internationalen Kongress als abgeschlossen betrachtet werden kann. (Transportarbeiter-Verband in Oesterreich.)

Weigl, Oesterreich: Zu der in dem Antrag enthaltenen Begründung habe ich nicht mehr viel hinzuzufügen. Der österreichische Antrag bezweckt, eine festere Form für die I. T. F. zu schaffen. Die Kollegen aus dem Auslande sollen unterstützt werden; es soll ihnen unter die Arme gegriffen werden. Der Antrag möge zwecks Ausführung dem Zentralrat überwiesen werden, der dann dem nächsten Kongress ein Regulativ vorlegen soll.

Antrag 6

1. Bekämpfung des Alkoholgenusses der Seeleute.
2. Unterstützung durch Organisierte bei Anmusterungen und Suchen von Arbeit.
3. Streben für Verbesserung der Mannschaftslogis.
 - a) Die Logis sind mitschiffs anzubringen.
 - b) Die Kojen sind so anzubringen, dass sie nicht an Aussenbord des Schiffes und nicht übereinander stehen.

- c) Aufenthaltsraum und Schlafgelegenheit sind gesondert einzurichten.
- d) Es ist für gute Ventilation und sowohl am Tage wie des Nachts für genügende Beleuchtung zu sorgen.
- e) Es ist für genügenden Raum zu sorgen, worin die Kleider und andre Effekten der Besatzung geborgen werden können.

4. Der Kongress beschliesst, während der Verhandlungen keine Referate zu halten.

Begründung: Durch das Vortragen der verschiedenen Referate während des Kongresses verbleibt nicht genügend Zeit für die Behandlung der durch die angeschlossenen Organisationen eingebrachten Anträge. Auf dem in Kopenhagen abgehaltenen Kongress haben wir die Erfahrung gemacht, dass ein grosser Teil der zur Verfügung stehenden Zeit durch das Vortragen von Referaten und durch die darauf folgende Diskussion in Anspruch genommen wurde, während die eingebrachten Resolutionen nur flüchtig behandelt werden konnten.
(Allgemeiner Niederländischer Seemannsbund.)

Antrag 7.

1. Der Matrosenverband in Dänemark schlägt vor, dass ein internationaler Seemannsverband mit Anschluss an die Internationale Transportarbeiter Federation errichtet werden soll.

2. Abänderung der Kontrollkarte. Es wird eine internationale Marke statt der Karte vorgeschlagen.

3. Druck von Wochen- und Jahresberichten. Der Verband macht den Vorschlag, dass der Wochenbericht in der dänischen und der Jahresbericht in der schwedischen Sprache gedruckt wird.

Antrag 8.

I. Da sich nach unsrer Meinung die Kontrollkarte der Internationalen Federation wenig praktisch erweist, indem sie stets gestempelt und im Falle eines nachweislichen Verlustes oftmals erneuert werden muss, so verursacht sie dem Zentralverband oder der Organisation, von der sie angewandt werden soll, viel Arbeit. Diese könnte nach unsrer Meinung durch Abänderung der Karte wesentlich verringert werden. Unser Vorschlag geht demnach dahin:

Das auf der nummerierten Kontrollkarte stehende Reglement ist mit kleiner Schrift zu drucken, und zwar einseitig, mit dem Emblem der Internationalen Transportarbeiter Federation obenan. Die Karte sollte nur so gross sein, dass sie in jedes Mitgliedsbuch eines der Federation angehörenden Mitgliedes eingeklebt werden kann. Das Reglement ist in einer vom Kongress als praktisch und zweckmässig anerkannten Sprache zu drucken und den Organisationen zuzustellen. Solche Karten würden für Jahre reichen und wesentlich Arbeit ersparen, wodurch die Effektivität der Legitimation nicht verringert würde, da die Mitgliedschaft aus den Marken und Stempeln, die in das Buch eingeklebt sind, hervorgeht, und diese von allen Organisationen anerkannt werden, ganz unabhängig von den verschiedenen Beiträgen der verschiedenen Länder.

II. Ferner gestattet sich die genannte Union, die Aufmerksamkeit des Kongresses darauf zu lenken, was seitens der Internationalen Transportarbeiter Federation getan werden müsste, um eine aktionsfähige Seemannsorganisation in Schweden zu errichten. Es sei bemerkt, dass, seitdem die Seeleute in Norwegen vermocht haben, sich gegenüber einer grösseren Anzahl Reedereien Respekt zu verschaffen und weit grössere Heuern erreicht haben, als sowohl dänische wie schwedische Seeleute, besonders letztere nach Norwegen streben und so zur Verdrängung unsrer eigenen Seeleute beitragen. Andererseits werden von unsern Schiffen in weitem Umfang Mannschaften in Schweden geworben, wo die Heuer bedeutend niedriger ist. Es ist demnach von grösster Bedeutung für uns und für die schwedischen Seeleute, wenn etwas getan werden könnte, um eine Organisation in Schweden zu errichten. Wir zweifeln nicht, dass Kräfte genug vorhanden sind, eine solche Arbeit aufzunehmen, was indes bedeutende Mittel erfordern wird. Wir erachten es

aber für unsre moralische Pflicht, sowohl im eigenen wie auch im Interesse der schwedischen Seeleute, den Kongress zu ersuchen, die Angelegenheit in ernstliche Erwägung zu ziehen. (Seemannsverband in Norwegen.)

Antrag 11.

Die seemännischen Organisationen aller Länder sollen eine internationale Federation bilden und diese der Internationalen Transportarbeiter Federation angegliedert oder mit ihr vereinigt sein.

(Seemannsverband in Italien.)

Vorsitzender: Der Antrag 6 des Allgemeinen Niederländischen Seemannsbundes ist zurückgezogen worden. Anstatt dessen ist eine Resolution eingereicht worden, die noch übersetzt wird. Der Antrag 7 deckt sich mit Antrag 3, bedarf daher keiner besonderen Begründung. Der Antrag 8 wird nicht weiter begründet. Zum Antrag 11 erklären die italienischen Delegierten, dass der Sekretär der italienischen Seemannsorganisation vor drei Tagen verhaftet worden sei. Keiner der beiden italienischen Kameraden ist beauftragt, den Antrag hier zu vertreten; er ist daher erledigt.

Nachdem nun alle Anträge begründet worden sind, möchte ich den Vorschlag des Kollegen Döring wiederholen. Es wird also vorgeschlagen, ein Reorganisationskomitee einzusetzen, das aus sieben Personen bestehen soll, nämlich aus je einem Vertreter für Grossbritannien und Amerika, Belgien und Holland, die skandinavischen Länder und Finnland, Deutschland, Oesterreich und die Schweiz, Italien, Frankreich. Diesem Komitee sollen sämtliche Anträge zur Beratung überwiesen werden, die sich auf die Taktik und die Satzungen der I. T. F. beziehen. Es würde dem nächsten Kongress Vorschläge zu unterbreiten haben. Das Komitee soll so bald wie möglich zusammenberufen werden und in Verbindung mit dem Zentralrat seine Arbeiten erledigen. Das Ergebnis der Beratungen würde dann den einzelnen Organisationen unterbreitet werden, die dazu Stellung zu nehmen hätten, so dass der nächste Kongress besser wie dieser über die verschiedenen Ansichten informiert werden könne.

Auch der jetzige Zentralrat ist der Ansicht, dass die Zeit gekommen ist, wo die Organisationen der verschiedenen Länder einen grösseren Anteil an den Geschäften der I. T. F. nehmen sollten. Neben dem Zentralrat sollte ein erweiterter Beirat aus den Vertretern der verschiedenen Nationen bestellt werden, der in gewissen Zeiträumen und bei wichtigen Gelegenheiten zusammenzutreten hat. Der Antrag steht jetzt zur Diskussion.

Ciardi, Italien: Wir sind gegen das ganze System dieser Geschäftsführung. Denn gehen wir auf den Vorschlag des Zentralrats ein, so ist jeder Kongress überflüssig. Das Statut schreibt vor, dass alle Fragen, die auf der Tagesordnung erscheinen, vorher eingereicht werden müssen, damit sie von allen geprüft werden können. Das ist in diesem Falle nicht geschehen. Der Vorschlag des Zentralrats verstösst gegen das Statut. Der Zentralrat überschreitet seine Kompetenz. Zwei Punkte müssen auf diesem Kongress entschieden werden. Es sind dies die Verlegung des Sitzes des Zentralrats und die Schaffung eines wirklich internationalen Komitees. Wenn andre Länder Resolutionen einbringen, so werden sie beachtet; kommt aber eine der romanischen Nationen mit einer Resolution, so legt man ihr stets Hindernisse in den Weg und es heisst immer: Abwarten! Abwarten! Wir verlangen, dass gemäss dem Statut über jeden der vorliegenden Punkte abgestimmt wird. Wird das abgelehnt, so werden wir bei unserm Vorstand anregen, dass sich innerhalb der I. T. F. ein Propagandakomitee für die Umgestaltung der Organisation bilde.

V. d. Berg, Holland: Wir sind auch für den italienischen Vorschlag, doch schliessen wir uns in Anbetracht der vorgeschrittenen Zeit dem Vorschlag des Zentralrats an. Wir möchten jedoch den Vorschlag machen, dass für Holland zwei Vertreter in das Reorganisationskomitee gewählt werden, damit beide Tendenzen zu Worte kommen. Meine Organisation hat am ersten Kongresstage bei der Wahl des Komitees zur Beratung der Geschäftsordnung schlechte Erfahrungen gemacht, man hat uns beiseite geschoben.

Williams, Grossbritannien, gibt folgende Erklärung ab:

Die britische Delegation stimmt dem von dem Vorsitzenden gemachten Vorschlag zu. Sie ist der Ansicht, dass der Vorschlag, die I. T. F. auf eine breitere internationale Basis zu stellen, den Anforderungen der britischen Sektion weit entgegenkommt.

Vignaud, Frankreich, gibt für die französische Delegation folgende Erklärung ab:

Die französische Delegation nimmt von der Erklärung des Tagespräsidenten Kenntnis, die sie als das Resultat ihres Eingreifens betrachtet; sie stimmt der Schaffung dieses die sieben Delegierten der Nationen umfassenden Komitees zu, das auf dem nächsten Kongress einen Bericht vorlegen wird, der alle Abänderungsvorschläge und die zur Umgestaltung der Verwaltung und Leitung der I. T. F. notwendigen Resolutionen enthält.

Der Redner bemerkt noch, dass alle in diesem Punkte einig seien. Die Haltung der französischen Delegation beweise, dass sie von gutem Willen beiseelt sei.

Dreher, Deutschland, erklärt, dass die deutsche Delegation dem Vorschlag ebenfalls zustimmt.

Müller, Oesterreich: Die Oesterreicher nehmen selbstverständlich den Vorschlag ebenfalls an. Eine andre Stellung könnten sie nicht einnehmen. Zweifellos kann manches in der I. T. F. noch besser gemacht werden. Versuchen wir deshalb eine Umgestaltung, so dass die Reibereien und Missverständnisse verschwinden.

Vorsitzender: Wir kommen nun zur Abstimmung. Ich möchte vorher noch erklären, dass wir damit einverstanden sind, dass auch die holländische Opposition einen Vertreter im Reorganisationskomitee erhält. Wir müssen auch die Andersdenkenden hören, sonst werden wir auf dem nächsten Kongress wieder die unfruchtbaren Diskussionen erleben, die wir diese Woche gehabt haben.

Forstner, Oesterreich, wendet sich entschieden gegen diesen Vorschlag des Vorsitzenden und bemerkt, dass die holländischen Organisationen keinen Grund zur Einigung haben würden, wenn jeder von ihnen ein Vertreter in dem Komitee zugesichert würde.

Moltmaker, Holland, bekämpft ebenfalls den Vorschlag und führt aus: Am ersten Tage verzichteten wir zugunsten Belgiens auf einen Vertreter im Geschäftsordnungskomitee; wir wollten von unsrer Stimmenmehrheit keinen Gebrauch machen. Wir beabsichtigen wieder, zugunsten Belgiens zu verzichten, um Reibungen zu vermeiden. Es ist nicht notwendig, dass ein kleines Land wie Holland doppelte Vertretung hat.

V. d. Berg, Holland: Wir beabsichtigten, nächsten Montag eine Verständigung herbeizuführen; aber die Zentralisten wollten nichts davon wissen. Das hat uns bewogen, einen Delegierten zu verlangen. Wir wünschen, anerkannt zu werden.

Abstimmung.

Der Vorschlag des Kollegen Döring, ein aus sieben Personen bestehendes Reorganisationskomitee einzusetzen, wird angenommen; nur die italienische Delegation stimmt dagegen.

Der Vorschlag, den Holländern einen zweiten Vertreter zu gestatten, wird abgelehnt. Dagegen akzeptiert der Kongress einen Vorschlag Schumann, auch Spanien einen Vertreter im Reorganisationskomitee zuzubilligen, und wird durch Zuruf Barrio als solcher bestimmt.

Ciardi, Italien, gibt für sich und seinen Kollegen die Erklärung ab, dass sie das Vorgehen als einen Verstoß gegen das Statut betrachten. Mögen die andern die Verantwortlichkeit auf sich nehmen; die italienischen Delegierten können sie nicht auf sich nehmen.

Vorsitzender: Die verschiedenen Delegationen sollten sich nun über die Person ihres Vertreters im Reorganisationskomitee verständigen und dem Bureau die Namen morgen mitteilen. Die dem Komitee überwiesenen Anträge sind also: 2, 3, 4, 5, 7, 8 und 11. Ich schlage vor, dass auch der Antrag 12 dem Komitee überwiesen wird. Der Antrag lautet:

Antrag 12.

I. Der internationale Kongress soll in Zukunft nicht alle drei Jahre, sondern alle vier Jahre stattfinden.

II. Die Berichte über die Verhältnisse der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern sollen für das abgelaufene Jahr alljährlich, zusammengefasst in einer Broschüre, in der Weise herausgegeben werden, dass man einen Ueberblick über die Organisationsverhältnisse und Vorgänge in den Eisenbahnerorganisationen eines jeden Landes, sowie über die von den Eisenbahnern geführten Aktionen und Kämpfe und den dabei erreichten Erfolgen gewinnen kann.

(Die österreichische Delegation der Eisenbahner, die den Antrag gestellt, erklärt sich mit diesem Vorschlag des Vorsitzenden einverstanden.)

Kontrollkarte für Seeleute.

Rivelli, Frankreich, fragt an, ob die Kontrollkarte für die Seeleute bestehen bleiben soll, bis neue Anordnungen getroffen worden sind.

Der Vorsitzende erklärt, dass dem so sei.

Anträge aus Holland.

Vorsitzender: Die Delegierten des Allgemeinen Nederlandschen Zeemansbond haben eine Resolution eingereicht, die folgenden Wortlaut hat:

Nachdem der Kongress von der Tatsache Kenntnis genommen hat, dass eine von einer angeschlossenen Organisation eingereichte Resolution nicht auf die Tagesordnung gesetzt worden ist, erklärt er, dass dieses Vorgehen die Befugnis des Zentralrats überschreitet, durch dessen Entscheidung nichts geregelt ist. Der Kongress erklärt, dass nur der Kongress befugt gewesen wäre, einen von einer angeschlossenen Organisation eingereichten Antrag von der Tagesordnung abzusetzen, und beauftragt den Zentralrat, dass er, wenn wieder ein derartiger Fall vorkommt, den betreffenden Antrag zur Kenntnis der angeschlossenen Organisation bringt, die sich schriftlich darüber aussprechen sollen, ob der Antrag auf die Tagesordnung gesetzt werden soll oder nicht.

Auch dieser Antrag könnte dem Reorganisationskomitee überwiesen werden

(Die Antragsteller erklären sich mit diesem Vorschlag des Vorsitzenden einverstanden.)

Eine zweite von derselben Delegation eingereichte Resolution an Stelle ihres Antrages (Nr. 6) lautet:

Der achte internationale Kongress der Transportarbeiter, abgehalten vom 26. bis 30. August 1913 in der »Caxton Hall«, Westminster, London, erkennt an,

dass die Zustände der Mannschaftslogis an Bord der Seeschiffe einer dringenden Verbesserung bedürfen;

dass die in den letzten Jahren dafür geführte Agitation keine befriedigenden Resultate geliefert hat;

dass die Verbesserung der Mannschaftslogis unbedingt zur moralischen Hebung der Seeleute beitragen und dieser der Organisation zugute kommen wird, und ist überzeugt, dass nur eine internationale Aktion ein befriedigendes Resultat liefern kann.

Deshalb mögen alle bei der I. T. F. angeschlossenen Organisationen auf die öffentliche Meinung einzuwirken versuchen in dem Geist, wie es in dem Bericht des Allgemeinen Niederländischen Seemannsbundes, veröffentlicht im November 1911, geschehen ist.

Die holländischen Seeleute wollen mit dieser Resolution die Beschlüsse früherer Kongresse auffrischen. Ich glaube, der Kongress wird mit der Resolution einverstanden sein. (Allgemeine Zustimmung.)

Antrag 9.

Wilson, England, rekapituliert den Antrag, ohne ihn weiter zu begründen.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter Federation konstatiert, dass die Zahl der beschäftigten Asiaten in der Handelsflotte in beängstigender Weise zunimmt, und zwar infolge der Versuche des Unternehmertums, europäische Arbeiter durch schlechter entlohnte Asiaten zu ersetzen.

Der Kongress erkennt zwar an, dass die Federation über alle Unterschiede der Farbe, Rasse oder des Glaubensbekenntnisses stehen muss, ist jedoch der Ueberzeugung, dass schlechter entlohnte asiatische Arbeiter eine ständige Gefahr für jenen Lebensstandard bedeuten, den die Europäer mit Hilfe ihrer Gewerkschaften erreicht haben.

Der Zentralrat wird daher beauftragt, eine eingehende Untersuchung anzustellen über die Verdrängung europäischer Arbeiter und der dabei zutage getretenen Folgen und zur Lösung dieses unbedingt der Erledigung harrenden Problems Vorschläge auf einer internationalen Grundlage zu machen.

(Nationale Transportarbeiter Federation von Grossbritannien.)

Müller, Deutschland: Als Seemann bitte ich Sie, die Resolution einstimmig anzunehmen. Schon der internationale Kongress zu Stuttgart hat beschlossen, dass die Arbeiter das Recht haben, sich gegen die Konkurrenz der Asiaten zu schützen.

(Der Antrag wird einstimmig angenommen.)

Vorsitzender: Der Kamerad Furuseth hat uns aus Amerika folgenden Brief geschickt:

Auf unserm Kongress zu Seattle (Washington), der im Monat Mai dieses Jahres abgehalten wurde, wurden vorläufige Vorkehrungen für unsere Vertretung auf dem Kongress der I. T. F. getroffen. Es wurde dem Exekutiv-ausschuss überlassen, zu entscheiden, mich als Delegierten zu schicken, wenn ich abkommen könnte.

Die Situation in unsrer Gesetzgebung hindert mich daran, Washington zurzeit zu verlassen. Ich habe davon dem internationalen Sekretär, dem Kameraden Thomas A. Hanson in Chicago (Illinois) Mitteilung gemacht. In dieser Mitteilung schlug ich ihm vor, dass ich einen Bericht über den Stand der Gesetzgebung abfassen sollte, der dann Ihrem Kongress zugeschickt werden könnte. Unser Sekretär-Schatzmeister hiess diesen Vorschlag gut, und ich unterbreite Ihnen hiermit ergebenst folgenden Bericht:

Die an die Regierungen der zivilisierten Welt gerichtete Bittschrift, die Ihnen in Wien unterbreitet und dort Ihrem Exekutivausschuss überwiesen wurde, dann dem Kongress zu Kopenhagen wieder unterbreitet und genehmigt wurde, wurde vor ungefähr drei Jahren dem Kongress der Vereinigten Staaten mit einer Vorlage unterbreitet, die eine Veränderung des Seerechts der Vereinigten Staaten verlangte, durch die die in jener Bittschrift aufgezählten Uebelstände beseitigt und die darin vorgeschlagenen Verbesserungen bewerkstelligt werden würden. Die Vorlage befand sich vor dem Hause der Vertreter in der ersten regelmässigen Session des 62. Kongresses. Das Komitee für die Handelsflotte und Fischerei gab schliesslich dem Hause einen günstigen Bericht; die Vorlage wurde darauf von dem Hause angenommen und zur Beratung in den Senat geschickt. Die angenommene Vorlage sah in bezug auf Wache um Wache zu See wenigstens zwei Wachen für die Leute auf dem Verdeck vor und drei Wachen für Heizer, Schmierer und Wasserwärter; sie verordnete einen Neunstundentag im Hafen, keine unnötige Arbeit an Sonntagen oder gesetzlichen Feiertagen, und bezog sich auf alle Fahrzeuge, ausgenommen der im Walfisch- und Fischfang Beschäftigten; weiter schrieb sie vor, dass Seeleute in irgendeinem Hafen, wo das Schiff ladet oder Fracht abliefern, zu der Hälfte des fälligen oder verdienten Lohnes berechtigt sind; weiter verordnete sie die Abschaffung aller Strafen über Desertation und die Aufhebung der Teile der Verträge mit andern Nationen, die sich auf die Verhaftung, Festhaltung und Auslieferung an die Schiffe der von fremden Schiffen in den Häfen der Vereinigten Staaten desertierenden Seeleute beziehen. Das Recht auf die Hälfte des fälligen Lohnes, das für amerikanische Schiffe gelten sollte, wurde auch auf ausländische Schiffe in amerikanischen Gewässern ausgedehnt. Die Vorlage setzte ferner einen Standard der individuellen Tüchtigkeit fest, das heisst, niemand sollte sich als seetüchtiger Matrose anwerben lassen können, der nicht ein von der Regierung ausgestelltes Zeugnis vorweisen kann, auf dem erklärt wird, dass er zur Zufriedenheit der Behörden bewiesen hat, dass er wenigstens drei Jahre zur See oder auf den grossen Seen auf dem Verdeck gedient hat. Weitere Bestimmungen waren: Frachtschiffe müssen 40 Proz. seetüchtige Matrosen als Verdeckmannschaft führen, die bescheinigten Offiziere nicht eingerechnet; mit jedem folgenden Jahre muss das Verhältnis um 5 Proz. steigen, bis nach fünf Jahren 65 Proz. der Verdeckmannschaft (die bescheinigten Offiziere nicht eingerechnet) seetüchtige Matrosen sein müssen; Schiffe, die Passagiere befördern, müssen für jedes Rettungsboot zwei seetüchtige Matrosen oder Leute von höherem Range führen; kein Schiff, ob ausländisch oder heimisch, sollte einen Hafen der Vereinigten Staaten verlassen können, dass diese Bestimmungen nicht einhält. Die Vorlage schaffte auch alle Lohnvorschüsse oder Zuweisungen an den ursprünglichen Gläubiger ab; dies sollte sich auch auf ausländische Schiffe beziehen, während sie sich in den Gewässern der Vereinigten Staaten aufhielten.

Die Vorlage wurde von dem Hause der Vertreter am 5. August des letzten Jahres angenommen, an den Senat geschickt, wo sie dem Komitee für Handel überwiesen wurde und von diesem wieder einem Unterkomitee, das die Vorlage bis zum Monat Dezember aufhielt und inzwischen von dem zuständigen Ministerium Information darüber einholte, wie das Ausland eine derartige Gesetzgebung betrachten würde.

Es stellte sich heraus, dass keine ernstlichen Einwendungen gegen die Abschaffung der Gefängnisstrafe für Desertation gemacht wurden, aber dass sehr ernsthafte Einwände von einigen Nationen gegen den Passus, der sich auf die Bezahlung des halben Lohnes in Häfen bezog, vorlagen. Es bestanden auch ernsthafte Einwände gegen den Passus über Zuweisungen oder Vorschüsse, doch beruhten diese in grossem Maßstabe auf Missverständnissen. Der Schwerpunkt der Einwände ruhte auf dem Passus, der die Bezahlung der halben Heuern im Hafen verordnete. Das ist wohl leicht zu verstehen. Die Zwangsarbeit unter einem privaten Arbeitgeber ist wirklich Frondienst oder Sklaverei — man mag es nennen wie man will — und hat heutzutage wenige öffentliche Verteidiger. Deshalb wurden die Einwände mit Nach-

druck gegen den Passus erhoben, der, wenn er Gesetz werden würde, dem Seemann die Mittel liefern würde, mit deren Hilfe er seine Freiheit verteidigen und davon einen ordentlichen Gebrauch machen kann. Die Vorlage wurde viel verändert (in einigen Teilen bis zur Zerstörung des Erreichten), und in der Gestalt wurde sie endlich vom Senat angenommen, vom Hause der Vertreter genehmigt, und dann legte später der Präsident Taft Einspruch dagegen ein.

Da waren wir nun im wesentlichen dort wieder angekommen, wo wir zu Anfang des Kongresses waren. Die Vorlage ist im Hause der Vertreter und im Senat wieder eingebracht worden. Sie ist den Ministerien für Handel und Arbeit unterbreitet, von diesen bestätigt und gemeinschaftlich dem Kongress zur Annahme empfohlen worden. Sie wird zurzeit von dem Komitee für die Handelsmarine und Fischerei des Hauses der Vertreter und dem Handelskomitee des Senats vertreten. Der Präsident tritt für die Vorlage ein, und die Unterschrift des Präsidenten steht ausser Zweifel. Sie ist praktisch eine Verwaltungsmassregel. Es besteht kein Zweifel darüber, dass sie von diesem 63. Kongress angenommen werden und Gesetz werden wird. Wir erwarten, dass sie in dieser ausserordentlichen Session des Kongresses zur Annahme gelangen und hier um Weihnachten herum Gesetzeskraft erlangen wird; ein Jahr später wird sie auch für ausländische Schiffe Gesetz sein.

Die Reeder Europas bilden eine einheitliche Phalanx in dem Widerstand gegen die Gesetzgebung. Ihren Anstrengungen ist es zuzuschreiben, dass die europäischen Regierungen gegen die Vorlage protestiert haben. Infolge ihrer Anstrengungen wurde die Vorlage im Komitee des Senats hier in Washington entmannt. Ihrem entschlossenen und beharrlichen Widerstand ist es zuzuschreiben, dass die Vorlage zurzeit nicht Gesetz ist.

Wäre die internationale Bittschrift der Seeleute den verschiedenen europäischen Regierungen kurz nach dem Kongress zu Kopenhagen unterbreitet worden und hätte man Anstrengungen gemacht, um ihre Beratung von den verschiedenen Regierungen und den damals sitzenden Kommissionen herbeizuführen, so würden nach meiner Ansicht — und diese Ansicht fusst auf den Kenntnissen, die ich in diesem Kampfe erworben habe — die Reeder Europas zu sehr damit beschäftigt gewesen sein, sich um ihr eigenes Land zu kümmern, als auch noch in einem andern Lande Anstrengungen zu machen. Die ganzen Verluste des letzten Jahres, wie der Verlust der »Oceana« und der »Titanic«, gaben hier in den Vereinigten Staaten dieser Gesetzgebung einen Ansporn und wiesen auf die Notwendigkeit derselben in allen Ländern. Da die Reeder hierzulande und die Reeder Englands eine nationale Gesetzgebung fürchteten und auf Mittel sann, diese zu vereiteln, machten sie den Vorschlag, eine internationale Versammlung möge einberufen werden, um über die Sicherheit zur See zu beraten. Diese internationale Konferenz wird aller Wahrscheinlichkeit nach in diesem Jahre gegen Ende September oder Oktober zusammentreten, und da sie ganz sicher von den Reedern beherrscht sein wird, ist nicht zu erwarten, dass sie sich mit der Frage der Sicherheit zur See in bezug auf die Geschicklichkeit, Lebensrettungsapparate zu handhaben, befassen wird.

Der Praktiker weiss, dass Schiffe, die nicht verbrennen und nicht untergehen können, nicht gebaut werden, und dass die Apparate zur Lebensrettung geschickte Arbeiter zu ihrer Handhabung benötigen. Ich möchte ergebnst anregen, dass der Kongress eine Erklärung über diese Angelegenheit von sich gibt.

Zum Schluss möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass es keinem Zweifel unterliegt, dass diese Gesetzgebung hier in den Vereinigten Staaten schliesslich angenommen werden wird und dass die Bestimmungen über Sicherheit und Tüchtigkeit auf ausländische Schiffe, die nach den Häfen der Vereinigten Staaten kommen, Anwendung finden werden. Sie wird daher einen grossen Einfluss auf das Leben der Seeleute in ganz Europa ausüben. Europa kann nicht weiterhin die jetzige Lage der Seeleute aufrecht erhalten oder die Tätigkeit wie bisher ausser acht lassen, wenn die Vereinigten Staaten die europäischen Gesetze nicht anerkennen werden, und wenn die neuen

Gesetze eingeführt sind, werden die europäischen Nationen in einem angemessenen Zeitraum ihre Gesetze verändern müssen oder sie werden ihre Seeleute verlieren.

Ich wünsche Ihnen einen erfolgreichen Kongress und hoffe, dass dieser Angelegenheit die sorgfältige Beachtung geschenkt wird, die ihr zukommt.

Mit kameradschaftlichem Gruss

Andrew Furuseth,

Vorsitzender der Internationalen Seemannsgewerkschaft Amerikas.

Resolution der französischen Eisenbahner.

Die französischen Eisenbahner haben für ihren **Antrag Nr. 10**, der wie folgt lautet: »Die Tagesordnung des Kongresses soll enthalten: 1. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen; 2. Einleitung einer Bewegung für eine Verkürzung der Arbeitszeit; 3. Einführung der automatischen Wagenkupplung auf allen französischen und ausländischen Eisenbahnen, wie sie übrigens in Amerika bereits besteht«, folgende Resolutionen eingebracht:

Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Der 24. Kongress der Gewerkschaften der Eisenbahner Frankreichs hat, nachdem er die Nützlichkeit des Rückkaufs der Eisenbahnen durch den Staat diskutiert hat, seinem Vorstand den Auftrag erteilt, mit allen Mitteln die Verwirklichung dieser Forderung anzustreben, die den Eisenbahnern grösseres Wohlergehen und mehr Freiheit bringen wird.

Er hat beschlossen, eine energische Propaganda zu entfalten, um so bald wie möglich den Rückkauf des Netzes der Orléans-Bahn zu bewerkstelligen.

In Anbetracht, dass sich die gewinnsüchtigen Gesellschaften während des Streiks des Jahres 1910 über das Land stellten, indem sie an eine in ihrem Solde befindliche Regierung appellierten, die nicht gezögert hat, die Eisenbahner zu mobilisieren, um einen gerechtfertigten Streik zum Scheitern zu bringen, der nur für die einen aufrührerischen Charakter hatte, die es nötig hatten, durch den Versuch zu beweisen, dass ihre Ungesetzlichkeit begründet war;

in Anbetracht, dass diese selbe Regierung kein Mittel gefunden hat, um die Gesellschaften zu zwingen, die Opfer des Streiks wieder einzustellen; erklärt der Kongress, dass es dringend notwendig ist, den Eisenbahnkapitalisten die der Ausbeutung der Eisenbahner entspringenden Reichtümer aus den Händen zu nehmen, und zwar im Interesse der Arbeiter und des Publikums.

Die Delegierten der Eisenbahner auf dem Kongress verlangen vom internationalen Komitee, dass dieses eine energische Propaganda zur Verwirklichung des Rückkaufs aller Eisenbahnnetze führt.

Regelung der Arbeitszeit.

In allen Ländern haben sich die Gesellschaften, die nur auf ihren eigenen Vorteil sehen, bis heute geweigert, eine Regelung der Arbeitszeit anzunehmen.

Trotz der unaufhörlichen Propaganda, die die Gewerkschaft der französischen Eisenbahner seit langen Jahren bei den Gesellschaften wie bei den öffentlichen Behörden betreibt, ist eine Lösung dieses quälenden Problems noch nicht erfolgt.

Die Staatskontrolle hat trotz der zahlreichen Uebertretungen, die ihr von den Kameraden der Bahnhöfe, vom Zugpersonal, von Lokomotivführern und Heizern, die noch manchmal gezwungen sind, 16 und 18 Stunden Dienst zu tun, berichtet wurden, nicht das Mittel gefunden, um die Gesellschaften zu zwingen, die Reglements, die in Kraft sind, zu beachten. Der Kongress ist der Ansicht, dass die Herabsetzung der Arbeitszeit eine elementare Forderung zur Befreiung aller Arbeiter ist, und gibt dem internationalen Bureau den Auftrag,

sofort eine energische Aktion einzuleiten, damit den Arbeitern in allen Ländern der Achtstundentag gewährt wird.

Sicherheitsapparate.

In Anbetracht der zahlreichen Verbesserungen, die sowohl im Interesse der Lage des Personals der Eisenbahnen wie der Sicherheit in Anwendung gebracht werden können, drücken die Delegierten auf diesem Kongress den ernstesten Wunsch aus, dass sich die öffentlichen Behörden mit dieser Frage befassen und dass diese Apparate ohne Verzug von den Eisenbahngesellschaften eingeführt werden.

Automatische Wagenkupplung.

Die auf dem Internationalen Kongress zu London versammelten Delegierten der Eisenbahner bekräftigen den auf dem Internationalen Kongress zu Mailand auf Anregung des Kameraden Jochade ausgesprochenen Wunsch, dass die automatische Wagenkupplung Boirault auf den Eisenbahnen aller Länder eingeführt werde; sie beschliessen, alle Anstrengungen zu machen, um dieses Ziel zu erreichen.

Die zweite Resolution der französischen Eisenbahner lautet:

»Zu allen Zeiten und auf allen seinen Kongressen hat das Syndikat National an erster Stelle die Verbesserung der Sicherheitssignale zum Schutz der Züge und gegen Hindernisse, die sich den Eisenbahnen entgegenstellen könnten, gefordert.

Nach jeder traurigen Katastrophe, die eine grosse Anzahl Familien betroffen hat, haben alle bürgerlichen Blätter die unglücklichen Opfer beklagt, sie haben die Verbesserung und die Sichtbarkeit der Signale und ihre Repetition gefordert. Da aber die Zeit das beste Mittel ist, um die Wunden zu vernarben, haben die gleichen Zeitungen, indem sie von ihrer bitteren Kritik gegen die Gesellschaften abliessen und sie gleichzeitig vergassen, und zwar mit rührender Einstimmigkeit, ihre Wut gegen das Personal gerichtet, das so treu den Dienst auf den Maschinen verrichtet. Manchmal gingen sie sogar so weit, dieses Personal, wenn sie keinen andern Grund wussten, der Trunkenheit anzuklagen. Manchmal, wie in Paris auf dem Bahnhof La Chapelle, konnte man Zeuge wahrhaft wilder Szenen sein; einzelne Individuen, in ihrem Rachedurst, wollten den Lokomotivführer, ohne zu wissen, ob er schuldig war, umbringen!

Die gegenwärtigen Vorschriften dienen dazu, um die Gesellschaften vor der Verantwortlichkeit zu schützen; sie wurden vor der Inbetriebsetzung unsrer Bahnen redigiert. Sie sind immer gültig, und wenn hier und da infolge der Vorkommnisse des neuen Betriebes die Gesellschaften irgendeine Lücke entdecken, so sind sie schnell dabei, einen Zusatz den ungenügenden Vorschriften anzufügen, aber niemals, eine neue Vorschrift zu erlassen.

Endlich sind, trotz ihres oft augenfälligen Widerspruches, die Vorschriften immer in Wirksamkeit, und wenn einmal ein Führer ein Signal, ohne es zu bemerken, überfahren hat, so verfehlen die Gesellschaften nicht, vor den Gerichten die Genauigkeit ihrer Vorsichtsmassregeln zu betonen, die Nachlässigkeit des Führers hervorzuheben und ihn als den allein Schuldigen hinzustellen. Die Gerichte kümmern sich nicht um den Unterschied des Betriebes von heute und vor 20 Jahren. Sie ziehen nicht in Betracht, ob der Zug 25, 50, 80 oder 120 Kilometer in der Stunde durchläuft. Für die Richter existieren nur die von den Gesellschaften erlassenen Reglements, die von ministeriellen Beschlüssen bestätigt wurden, es gibt für sie nur einen Schuldigen, den unglücklichen Führer, und wenn er nun zufällig frei von Verantwortlichkeit befunden werden sollte, d. h. wenn er die Signale unbehindert (bei freier Strecke) überfahren hat, der Schaffner das auch bestätigt, so ist die Wirkung die folgende: Die Gesellschaft wird — wie das in Castelnauudry im Jahre 1908 der Fall war — ebenso wie der Papst für unfehlbar erklärt, und da keinesfalls zugegeben werden kann, dass der Führer recht hat, wird sowohl der Führer, weil er von hinten auf einen Zug aufgefahren und die Signale bei freier Strecke überfahren hat,

als auch der Schaffner, weil er wahrheitsgemäss bezeugt hatte, dass die Signale auf freie Fahrt standen, entlassen.

Das ist die Moral fast aller Urteile, die die ganze Verantwortlichkeit auf den Lokomotivführer werfen; der Unglückliche kann seine Unschuld bezeugen wie er will, er kann bezeugen, dass er die Signale bei freier Strecke überfahren hat, es wird ihm einfach nicht geglaubt, weil er allein dasteht, wenn der Schaffner wegen seiner zahlreichen Beschäftigungen die Stellung der Signale nicht hat bemerken können. Und wenn die Beschreibung des Schaffners mit derjenigen des Führers übereinstimmt, so werden sie eben beide entlassen.

Und trotzdem gäbe es ein so einfaches, fast möchte man sagen unfehlbares Mittel, das die Eisenbahnunfälle sehr vermindern würde.

Es gibt ein solches Mittel, die Eisenbahngesellschaften kennen es sehr wohl, aber sie wollen es nicht anwenden: die Wiederholung der Signalscheiben oder der Vorsignale.

Ehrlich gesagt, wird nicht wirklich zu viel vom Führer verlangt, der die neuen Maschinen zu führen hat, die wahrhaftige rollende Fabriken sind?

Wenn wir nach den Ursachen der meisten Unfälle suchen, finden wir ohne jede Uebertreibung, dass zu 90 Proz. die Unfälle nicht einem beruflichen Fehler des Führers entspringen, sondern, weil es ihm ganz einfach unmöglich war, das Scheiben- oder Vorsignal zu sehen. Nicht eine Sekunde darf der Unglückliche seine Blicke von den auf der Strecke befindlichen Signalen wenden, und trotzdem hat er auf seine Maschine zu achten, die ihn manchmal zwingt, einen Blick auf seine Apparate zu werfen; er hat seine Quadrantenbatterie, Manometer in allen Grössen, einen Wasserstands- und Schnelligkeitsanzeiger usw. zu beobachten, die alle seine Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen, ohne alle die vielen Nebensignale, die sich auf der Strecke befinden, zu erwähnen.

Trotz aller Witterungsumbilden muss er alles sehen, ob es regnet oder schneit, seine Nase muss immer draussen sein, und trotzdem ist es ihm durch die Vorschriften verboten.

Nebel und Schnee, seine gefährlichsten Feinde, muss er mit seinem Blick durchdringen, kurz gesagt, er muss alles sehen, wie auch die Verhältnisse sein mögen, und wehe ihm, wenn er eines der zahlreichen Signale übersehen hat. Die Strenge der Vorschriften vereint mit der Strenge der Gerichte, die zur Beruhigung des Publikums ihren Druck ausüben, muss er schwer fühlen. Und doch ist nichts unsinniger. Die strengsten Strafen lösen nicht das Problem des Schutzes der Haltesignale. Einige Monate oder einige Jahre Gefängnis, oder auch einige Jahre Zuchthaus, werden niemals verhindern, dass ein Führer ein Signal nicht sieht. Die geradezu unerhörte Geschwindigkeit, die von ihm verlangt wird, die beträchtlichen Lasten, die man ihn ziehen lässt, die ungeheuer grossen Maschinen, die man ihm zu führen gibt, erheischen zu viel von ihm und die Spannkraft seines Geistes wird zu sehr in Anspruch genommen. Mitten am Tage wirft ihm der geringste Gegenwind den Rauch ins Gesicht. Dieser Rauch kann ihn verhindern, die Lage der Signale zu sehen. Nachts ist es noch schlimmer, noch aufregender, denn dazu gesellt sich noch das fahle Licht der Signale, welche von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang angezündet werden, ohne dass sie während dieser Zeit kontrolliert werden. Im Winter brennt dieses Licht also 16 bis 18 Stunden. Ist eine derartige Vernachlässigung in der Beleuchtung der Signale nicht geradezu verbrecherisch von seiten der Gesellschaften? Wer, der sich in seinem Haushalt den Luxus einer Petroleumlampe gestatten kann, muss dieselbe nicht mehrmals am Abend regulieren? Entweder raucht die Lampe, oder der Docht brennt nicht oder zu sehr, oder die Lampe muss nachgefüllt werden.

Was kümmern sich die Gesellschaften um alle diese Ungelegenheiten? Bei ihrer Sucht, Ersparnisse zu machen, behaupten sie, dass eine gute Lampe nicht nachlassen darf. Um so schlimmer für die Opfer einer Katastrophe, die durch das Auslöschen einer Lampe verursacht wurde. Hat denn nicht der Führer die ganze Verantwortlichkeit zu tragen? Nach den Vorschriften

hat er die Lage aller Signale, die er auf seinem Wege passiert, zu kennen, nicht eines darf seiner Aufmerksamkeit entgehen, ob es regnet oder schneit oder ob es nebelt, es gibt für ihn keine Entschuldigung. Auf alle besonderen Fälle, die er anführt, um seinen beruflichen Fehler zu mildern, antwortet man ihm: »Sie hätten die nötigen Vorsichtsmassregeln treffen müssen.«

Im Jahre 1908 hat die frühere Ostbahngesellschaft durch Bahnbeamte versichert, dass die Repetitionssignale eine geniale Erfindung zur Unterdrückung der Kontinuität sei. Die Scheiben- oder Vorsignale, welche sich im allgemeinen in einem Abstand von 1800 Metern vom absoluten Haltesignal befanden, wurden um ungefähr 200 Meter verstellt. Dies geschah, nachdem das Personal benachrichtigt worden war, dass der Führer Zeit haben sollte, so vorsichtig zu sein, als die Gefahr erheische. Als ob durch eine Verstellung um 200 Meter irgendein Signal mehr sichtbar würde! Die Witterungsunbilden und die vielseitige Beschäftigung des Führers können, wenn auch nur auf eine Sekunde, seinen Blick abwenden, und diese kurze Zeit genügt bei einer Geschwindigkeit von 110 bis 120 Kilometern in der Stunde, ein Signal zu überfahren. Diese unfreiwillige Unterlassung wiederum kann die Ursache eines entsetzlichen Unglücks sein.

Es existieren heute Repetitions-Anzeigeapparate, welche in bezug auf das Funktionieren und in bezug auf die Sicherheit unwiderlegliche, befriedigende Resultate gezeitigt haben. Trotz vieler Tausende von Zügen, die passiert sind, hat das Pedal immer normal funktioniert und immer dem Zweck, für den es bestimmt ist, entsprochen. Es gibt elektrische, mechanische, aber alle haben den gleichen Zweck: den Führer von der Lage des Signals zu unterrichten, das er soeben überfahren hat.

Die Art der Repetition ist dem Syndikat gleichgültig, ob durch Sirene oder Knallsignal, wenn nur überhaupt eine Repetition erfolgt.

Das Syndicat National des Chemins de fer de France et des Colonies bittet den Internationalen Kongress in London, diese Frage, die für den Betrieb der Eisenbahnen auf der ganzen Welt von so grosser Wichtigkeit ist, behandeln zu wollen, nicht nur im Interesse des Personals, sondern auch im Interesse der Reisenden.

Es ist unmöglich, dass die Gesellschaften lange Zeit Widerstand leisten und sich dem definitiven Gebrauch dieser Repetitions-Anzeigeapparate widersetzen können.

Wohl gibt es in Frankreich einige Ingenieure, die behaupten, dass die Einführung derartiger Apparate einen schädigenden Einfluss auf die ungeteilte Aufmerksamkeit, die für den Beruf eines Führers absolut nötig ist, haben könnte. Auf derartige ungesunde Einwendungen ist keine Antwort zu geben. Der Hauptgrund dieser Herren ist nur die Ausgabe von einigen Hunderttausend Francs, die zu verhindern sie vor keinem in ihrer Macht befindlichen Mittel zurückschrecken.

Die Führer des Syndicat National, die die Meinung aller Kameraden wiedergeben, behaupten, dass es unmöglich sei, dass die öffentlichen Autoritäten dieser für die öffentliche Sicherheit so ausserordentlich wichtigen Frage dauernd gleichgültig gegenüberstehen.

Wir wollen wohl — so sagen sie — alle Verantwortlichkeit auf uns nehmen, aber sie muss festgesetzt sein. Und dafür gibt es nur ein einziges Mittel: die Anwendung der erwähnten Apparate, die für das gegenwärtige Material keinerlei Veränderung erheischen.

Im Namen des Syndicat National bitten wir den Internationalen Kongress, unsern Bericht anzunehmen und für die Annahme der Forderung der Einführung der Sicherheitsvorrichtungen zu plaidieren.«

Le Guen, Frankreich, erklärt zu den obigen Resolutionen, dass sie den Kongress ersuchten, ihnen moralische Unterstützung bei der Propaganda der in den Resolutionen enthaltenen Forderungen zu gewähren.

Der **Vorsitzende** fordert alle Delegierten auf, den französischen Delegierten ihre Unterstützung zu teil werden zu lassen. Er verliest darauf ein Telegramm von den italienischen Hafendarbeitern.

3. Die rechtliche Stellung der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsbetrieben.

Der **Vorsitzende** erteilt als Referenten über diesen Punkt dem Kollegen Tomschik das Wort.

Tomschik, Oesterreich, führt zu diesem Punkte aus: Leider kann ich infolge der vorgeschrittenen Zeit kein vollständiges Referat über mein Thema geben. Der Kamerad Brunner hat in Kopenhagen auch ein Referat halten wollen, ist aber nicht dazu gekommen. Sein Referat, das er ausgearbeitet hatte, ist jedoch ins Protokoll jenes Kongresses gekommen. Er hat dort die Gesetze der verschiedenen Länder angeführt, die die legale Lage der Arbeiter in den Verkehrsbetrieben regeln. Ich berufe mich in meinen Ausführungen auf sein Referat und weise auf die in Kopenhagen angenommene Resolution hin. Die Resolution, die ich Ihnen später unterbreiten werde, wird dazu dienen, die in der Kopenhagener Resolution enthaltenen Forderungen zu unterstreichen.

Wir haben mit Bestrebungen zu rechnen, die darauf hinzielen, den Eisenbahnern und Arbeitern in ähnlichen Betrieben das Koalitionsrecht zu nehmen. Man erklärt uns, die passive Resistenz sei unmoralisch. Das erklären nicht nur die Regierungen, sondern auch Gelehrte suchen zu beweisen, dass die passive Resistenz Sabotage ist. Wir verwahren uns gegen diese Auslegung. Wir betrachten als passive Resistenz die Befolgung aller Vorschriften, die den Bediensteten gemacht werden. Es bestehen zum Schutze des Publikums und der Bediensteten der Eisenbahnen Instruktionen, die befolgt werden müssen. Aber viele Eisenbahnen haben aus Ersparungsrücksichten diese Instruktionen nicht eingehalten, um den Verkehr aufrecht zu erhalten. Der Angestellte muss mehr leisten, als die Instruktionen ermöglichen. Wenn den Bediensteten nun keine Konzessionen gemacht werden, so sind sie auch nicht gezwungen, mehr zu tun, als ihnen die Instruktionen vorschreiben. Das kann nicht unmoralisch sein, wenn sie die Instruktionen zum Schutze des eigenen Lebens und des Lebens des Publikums streng beobachten. Gewiss wäre es den Arbeitgebern lieber, dass das Personal zum Streik griffe; alsdann könnten sie die Unhaltbarkeit des bestehenden Zustandes dartun. In Frankreich, Italien und in Oesterreich versucht man, die passive Resistenz des Verkehrspersonals zu verhindern. Wir haben in Oesterreich eine Vorlage bekommen, die dem passiven Resistenzler ein paar Jahre Kerker androht. Es muss schon jetzt darauf hingewiesen werden, was die Regierungen im Schilde führen und wie notwendig es ist, dass wir unsre Organisationen stärken, um diesen Bestrebungen erfolgreich entgegenzutreten zu können.

Wir weisen die Sabotage vollständig von uns. Wir sind gegen die unüberlegten und ungenügend vorbereiteten Streiks, die nur zur Niederlage führen und den Regierungen den Vorwand liefern, Gesetze gegen unser Koalitionsrecht zu erlassen. Bei unsern Kämpfen müssen wir die öffentliche Meinung auf unsrer Seite haben, denn sonst hat die Regierung Mittel an der Hand, unsre Bewegung zu unterdrücken und uns mit Gesetzen zu knebeln. Und wir müssen uns stets unsrer Pflicht gegenüber der Allgemeinheit und unsern Klassengenossen bewusst sein. Eine Bewegung, die nicht genügend vorbereitet ist, kann nur mit der Zertrümmerung unsrer Organisation enden.

Es gibt auch Organisationen von Angestellten, die auf das Koalitionsrecht verzichten. So hat es der Süddeutsche Eisenbahn- und Postpersonal-Verband

für gut befunden, an Schreiben an die bayerische Staatsregierung zu schicken, in dem er sich offen auf den Standpunkt dieser Regierung stellt und auf das Koalitionsrecht für seine Mitglieder verzichtet. In dem Schreiben erklärt der Verband auch, dass er sich nicht den Kartellen seiner Fachgenossen anschließen werde. Diese Haltung ist entschieden zu verurteilen. Der Verband hat durch sein Vorgehen nicht allein seine eigenen Mitglieder geschädigt, sondern auch die Arbeiter anderer Länder. Denn jetzt können sich die Regierungen zur Begründung ihrer koalitionsfeindlichen Absichten auf die Erklärungen von Angestellten berufen.

Wir dürfen auch nicht die Bestrebungen der gelben Organisationen aus den Augen verlieren. Diese verlangen ein sogenanntes Staatsarbeiterrecht unter Verzichtleistung auf das Koalitionsrecht. Was die bayrische Regierung wünscht, ist, dass ihre Arbeiter keiner Organisation angehören sollen. Das Recht, das für den Eisenbahner von höchstem Werte ist, das Recht, sich mit den übrigen Arbeitern zusammenzuschließen, soll ihm genommen werden.

Wir verurteilen Sympathiestreiks der Eisenbahner; denn sie sind weder im Interesse derer, denen sie dienen sollen, noch im Interesse der Eisenbahner selbst. Bei einem Streik der Eisenbahner muss die Bevölkerung das Gefühl haben, dass die Forderungen der Leute gerecht sind. Sympathiestreiks sind ein gefährliches Experiment; das werden Ihnen die holländischen Kameraden bestätigen können.

Ich habe Ihnen folgende Resolution vorgeschlagen, die ich Ihnen zur Annahme empfehle:

Der VIII. Internationale Transportarbeiter-Kongress in London hält die Resolution über das Koalitionsrecht der Eisenbahner, der bei der Licht- und Wasserversorgung und in den sonstigen öffentlichen und gemeinnützigen Betrieben Beschäftigten, welche vom VII. Internationalen Transportarbeiter-Kongress gefasst wurde, vollständig aufrecht und unterstreicht dieselbe.

Im Interesse der oben angeführten Bediensteten- und Arbeitergruppen findet der Kongress es aber dringend notwendig, zu erklären, dass das Koalitionsrecht der Eisenbahner usw. am besten gewahrt wird, wenn die in Betracht kommenden Organisationen sich vollständig ihrer Pflicht bewusst sind, die sie sowohl gegenüber der Gesamtheit der Bevölkerung als auch gegenüber ihren Klassengenossen und Arbeitskollegen haben.

Der Kongress verurteilt im Interesse des Koalitionsrechts jede unüberlegte und nicht genügend vorbereitete Inszenesetzung von Streiks und Bewegungen, die gewöhnlich mit einer Niederlage endigen und nicht nur die Organisationen im Lande, sondern auch die Organisationen der übrigen Länder schwer schädigen.

Ferner verurteilt der Kongress die Haltung des Verbandes des Süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals in der Frage des Koalitionsrechts und des Anschlusses an andere Fachorganisationen (Gewerkschaftskartell), welche er in einer Eingabe an das bayrische Staatsministerium eingenommen hat, als eine Schädigung der Interessen der eigenen Mitglieder als auch der Interessen der Berufskollegen in andern Ländern.

Ebenso verurteilt der Kongress die Bestrebungen nach einem eigenen Staatsarbeiterrecht unter Verzicht des Koalitionsrechts als eine Schädigung der Interessen der Staatsarbeiter.

Vorsitzender: Die angekündigte Abendsitzung wird nicht notwendig sein; wir werden diesen Punkt noch heute erledigen können.

Brunner, Deutschland: Es ist ein Irrtum der italienischen Kollegen, wenn sie meinen, dass ein Koalitionsrecht der Eisenbahner und Staatsarbeiter in Deutschland nicht existiert. Diese Arbeiter haben wohl das gesetzlich gewähr-

leistete Koalitionsrecht, aber wie in Oesterreich wird ihnen dieses Recht durch Verwaltungsmassnahmen streitig gemacht. Trotzdem bestehen Organisationen dieser Arbeiter, die uns aber fernstehen. Man nimmt diesen Arbeitern das Streikrecht. Wir stehen auf dem Standpunkt, dass man den Eisenbahnern und andern Staatsarbeitern das Streikrecht nicht vorenthalten darf.

Seit dem Kongress in Kopenhagen ist es leider nicht vorwärts gegangen, sondern rückwärts. Daran haben auch Organisationen in andern Ländern schuld. Der Kongress zu Kopenhagen verlangte, dass die Organisationen erst alle Mittel, namentlich die parlamentarischen, versuchen sollten, ehe sie den Streik erklärten. Aber die französischen Kollegen sind gleich nach dem Kongress hingegangen und haben den Streik erklärt, ohne die Entscheidung des Parlaments abzuwarten. Mit der Annahme der Resolution dürfen wir uns nicht begnügen, wir müssen auch für deren Durchführung sorgen. In Kanada und andern Ländern sind die Gesetze gegen die Streiks der Staatsarbeiter verschärft worden. Ueberall sagen die Regierungen, dass die Staatsarbeiter von ihrem Streikrecht frivol Gebrauch machten, und mit diesem Argument gehen sie in den Parlamenten gegen uns vor. Ist unsre Organisation stark genug und haben unsre Forderungen das Publikum für sich, dann genügt die Drohung allein, um unsre Wünsche durchzusetzen.

Le Guen, Frankreich: Es ist nicht wahr, dass wir nicht alle andern Mittel versucht haben, ehe wir in den Streik traten. Die Gesellschaften weigerten sich, unsre Deputation zu empfangen. Wir können den Bericht des Kollegen Tomschik nicht annehmen, da er den Solidaritätsstreik der Eisenbahner verwirft.

Weigl, Oesterreich: Wir haben in Oesterreich ein grossartiges Koalitionsrecht. Doch bei uns kommt es nicht auf das Gesetz an, sondern auf die Ausführung. In Wien verbietet die Polizei zum Beispiel Streikversammlungen, was gegen die Gesetze ist. Die Staatsarbeiter in Oesterreich sind nicht allein Eisenbahner; eine Anzahl andrer Arbeiterkategorien wird direkt oder indirekt vom Staate beschäftigt. So hat man zum Beispiel die Postillone, die von Pächtern für den Staat angestellt sind. Wir haben die Arbeiter in staatlichen Warenhäusern, die Magazinarbeiter in der Militärverwaltung. Es ist äusserst schwer, in diesen Betrieben Verbesserungen durchzusetzen. Durch den Generalstreik ist hier nichts zu machen. Unüberlegte und schlecht vorbereitete Streiks führen nur zur Schädigung der Organisation. In Triest hatten wir einen Streik der Seeleute, die schlecht organisiert waren, aber grosse Begeisterung an den Tag legten. Der Streik ging verloren. Man hat Handelsdampfer mit Mannschaften von der Kriegsmarine besetzt. Seit der Zeit kann die Organisation dort nur schwer vorwärts kommen. Nicht der Volkscharakter ist ausschlaggebend für den Erfolg eines Kampfes, sondern die Taktik.

Unter den Kommunalbetrieben sind an erster Stelle die Strassenbahnen zu nennen, die bei uns meist in den Händen der Städte sind. Wir haben hier Erfolge erzielt durch die kühle Taktik, bei der der Bleistift die Hauptrolle spielt. Es ist leicht, die Massen für einen Streik zu begeistern, aber mit der Begeisterung allein gewinnt man leider den Kampf nicht, zu deren Erfolg vor allen Dingen genügende finanzielle Mittel vorhanden sein müssen.

Tomschik, Oesterreich: Die französischen Kollegen haben geantwortet, dass sie alle Mittel angewendet hätten, ehe sie in den Streik traten. Ich kann den französischen Kameraden nur versichern, dass wir die Berechtigung ihrer

Forderungen nicht anzweifeln. Doch meinen wir, sie hätten sich besser organisieren sollen. Ich muss auch darauf hinweisen, dass in der Resolution vom Sympathiestreik nicht die Rede ist.

Vignaud, Frankreich, fragt den Kollegen Weigl, was nach seiner Ansicht die Vorbedingungen zu einem glücklichen Verlauf eines Streiks sind.

Der Antrag Tomschik wird angenommen.

Der Kongress vertagt sich auf Sonnabend.

Fünfter Verhandlungstag.

Sonnabend, den 30. August 1913. Schlussitzung.

Der Vorsitzende **Schumann**, Deutschland: Wir werden zunächst den Bericht des Komitees über die Umgestaltung der Geschäftsordnung entgegennehmen. Der Antrag des Schwedischen Transportarbeiter-Verbandes, der in der Vorlage mit Nr. 1 bezeichnet ist, lautet:

Die Internationale Transportarbeiter Federation hat jetzt das Versuchsstadium überwunden und ist eine feststehende Institution mit regelmässiger wiederkehrenden Kongressen geworden. Es dürfte deshalb dieser Entwicklung entsprechen, wenn man sich eine im voraus festgelegte Kongress-Arbeitsordnung schaffen würde, um allem unnötigen Zeitverlust bei Behandlung der jeweils zu erörternden Fragen vorzubeugen.

Das grösste hierbei vorhandene Hindernis dürfte die herrschende Sprachenwirrnis sein, gegen die jedoch zurzeit wohl nichts auszurichten ist, es sei denn, dass man sich zur Benutzung von Esperanto oder Ido für die offiziellen Kongressverhandlungen erklärt. Bis auf weiteres müssen wir uns jedoch wohl mit den zeitraubenden Uebersetzungen begnügen, immerhin dürften die auf dem Kongress zugelassenen Sprachen so viel wie möglich zu begrenzen sein und zurzeit nur die drei Sprachen Deutsch, Englisch und Französisch umfassen. Keine Sache oder Erklärung dürfte öffentlich in anderen Sprachen vorgebracht werden.

Eine andere Frage — ebenfalls mit Schwierigkeiten verbunden — ist die Feststellung einer brauchbaren und passenden Arbeitsordnung. Jedes Land hat seine, von anderen Ländern mehr oder weniger abweichende, parlamentarische Arbeitsordnung. Diese zusammenzuwerfen und das Beste herauszusuchen, dürfte für einen einzelnen eine unmögliche Sache sein; hierzu würde wohl ein repräsentatives internationales Komitee nötig sein oder auch, dass diese Frage im Plenum eines internationalen Kongresses verhandelt wird.

Um jedoch einen Vorschlag zu äussern, der für eine solche Sache als Grundlage genommen werden könnte, nimmt sich der Unterzeichnete die Freiheit, folgendes vorzulegen:

Vorschlag für eine Arbeitsordnung auf den Kongressen der Internationalen Transportarbeiter Federation.

1. **Vorsitzende.** Der Kongress wählt zwei Vorsitzende, welche abwechselnd und wie unter sich vereinbart die Verhandlungen leiten.

Wenn der amtierende Vorsitzende an den Verhandlungen teilzunehmen wünscht, hat er die Leitung dem anderen zu überlassen. Der Vorsitzende hat jedoch die Berechtigung, kürzere Aufklärungen abzugeben oder Missverständnisse aufzuklären, ohne deswegen seinen Platz zu verlassen.

Der Vorsitzende hat unverzüglich an ihn gerichtete Ordnungsfragen zu beantworten und besitzt die Berechtigung, falls solches erforderlich, die Redner aufzufordern, sich zur Sache zu halten, wie auch Vorschläge betreffs Zeitbegrenzung oder Abschluss der Debatte oder Uebergabe der Frage an ein Komitee zu machen.

2. Sekretäre. Das internationale Sekretariat stellt einen offiziellen Sekretär, der die Aufgabe hat, das offizielle Protokoll der Kongresse zu führen. Ausserdem bestellt der Kongress zwei Kontrollsekretäre, welche die Beschlüsse des Kongresses in den offiziellen Sprachen (Englisch, Deutsch und Französisch) aufzuzeichnen haben.

Die Verhandlungen sind in der Regel nicht zu referieren, doch müsste eines jeden Redners Meinung in kurzen Worten zu Protokoll genommen werden. Das offizielle Protokoll wird vom Sekretariat und von den Protokollsekretären geprüft (Korrektur).

Eventuelle Meinungsverschiedenheiten werden bis zum nächsten Kongress vom Sekretariat entschieden, der dann eine endgültige Entscheidung trifft. Einwände gegen das Protokoll sind in der nächstfolgenden Nummer des »Korrespondenzblattes« zu veröffentlichen.

3. Vortrag der Verhandlungsgegenstände und Abgabe von Anträgen. Die Verhandlungsgegenstände sind in der Reihenfolge des Kongressprogramms vorzunehmen, falls der Kongress nicht selber schon vor endgültiger Aufstellung der Tagesordnung eine Aenderung beschliesst.

Der Antragsteller hat die Berechtigung, in der vom Kongress festgesetzten Zeit den Antrag zu begründen und hat hierauf der Kongress zu beschliessen, ob der Gegenstand einer bestimmten oder einer zu diesem Zwecke zu bildenden Kommission zu übergeben ist, oder ob die Sache unmittelbar vom Kongresse selber aufgenommen und erledigt werden soll.

Alle Vorschläge oder Anträge, ausser den im Programm schon gedruckten, sind schriftlich abzugeben; ebenfalls alle Abänderungsvorschläge, die während der Debatte herauskommen, wenn sie nicht von einfachster Beschaffenheit sind. Die Anträge sind, soweit solches möglich, schnellstens zu unterbreiten und nicht nach Schluss oder einem Beschluss auf Schluss der Debatte abzugeben. Die Antragsteller sind berechtigt, ihre Vorschläge zurückzuziehen, jedoch steht es dann einem anderen Kongressmitgliede frei, die Sache wieder aufzunehmen als eine eigene.

(Das englische parlamentarische System, mit Vortragendem (mover) und Unterstütztem (seconder) kann bei sprachlich gleichartigen Kongressen von einigem Vorteil sein, um das Vortragen von persönlichen Wünschen zu verhindern; bei internationalen Kongressen, wo Uebersetzungen nötig sind, ist dieses System nicht anzuraten.)

4. Die Debatte. Nachdem der Vorsitzende den Verhandlungsgegenstand vorgetragen hat und ein eventueller Einleitungsvortrag gehalten worden ist, kann jeder verlangen sich äussern zu dürfen, und zwar, indem er »Herr Vorsitzender« und dann seinen eigenen Namen sagt, was dann aufgeschrieben wird. Das Wort wird dann nach der Reihenfolge der Anmeldungen erteilt. Durch Ueberreichung eines Zettels, auf dem der Name verzeichnet ist, kann das Wort ebenfalls verlangt werden.

Der Einleitungsvortrag darf nicht mehr als höchstens 30 Minuten dauern. Keiner der folgenden Redner zur Sache hat mehr als 10 Minuten. Keiner darf in ein und derselben Sache das Wort mehr als zweimal haben und darf die zweite Rede nicht länger als 5 Minuten dauern, falls er die ersten 10 Minuten in Anspruch genommen hat.

Kein Redner darf von anderen Kongressteilnehmern unterbrochen werden; nur der Vorsitzende hat die Berechtigung, den Redner aufzufordern, sich zur Sache zu halten und einem früheren Redner das Wort zu erteilen, falls derselbe missverstanden sein sollte.

5. Beschlussfassung und Abstimmung. Falls mehr als ein Vorschlag oder Antrag zu einer Sache vorliegen, ist wie folgt zu verfahren:

1. Ein Antrag auf Vertagung wird stets zuerst erledigt.
2. Die Ablehnung.
3. Wenn mehr als zwei Anträge zur selben Sache vorliegen, eventuell Abänderungs- oder Zusatzantrag zu einem dieser Anträge, dann ist zuerst

Hauptprinzip gegen Hauptprinzip zu erledigen und hierauf die eventuellen Abänderungs- oder Zusatzanträge zu den im Prinzip angenommenen Anträgen.

Unzweideutige, einfache und unbestrittene Fragen werden stets durch Handhochhalten und durch einfache Majorität erledigt.

Andere Fragen sind, sobald 5 Proz. der Kongressteilnehmer solches fordern, durch Abstimmung, im Verhältnis zur Mitgliederzahl der Organisationen, zu erledigen.

Finanzielle Fragen, wie Beiträge usw., sind durch Abstimmung nach Nationen zu erledigen.

6. Anfragen mit Vorzugsberechtigung. Diese sind von zweierlei Art, Ordnungsfragen (point of order) und Aufklärungen (point of information). Dieselben können wie folgt näher bezeichnet werden:

1. Verlangen um Abschluss der Rednerliste. (Es darf dann kein neuer Redner mehr eingetragen werden.)

2. Erledigung der Frage ohne Debatte, bevor irgendeiner der Redner sich geäußert hat.

3. Vertagung.

4. Uebergabe der Frage zur Komiteebehandlung oder zu erneuter Komiteebehandlung.

5. Vertagung der Sitzung.

6. Uebergang zur nächsten Frage.

7. Wichtige Aufklärungen, um Missverständnissen vorzubeugen.

Das Verlangen, für diese Sachen das Wort zu erhalten, soll stets unter dem Aufruf »privileg« geschehen, damit der Vorsitzende weiss, um was es sich handelt. Dieses Verlangen darf nicht gestellt werden, während ein Redner das Wort hat. (Der Vorsitzende hat jedoch die Berechtigung, zu unterbrechen.) Alle diese Anträge oder Anfragen werden ohne Debatte erledigt, sobald sie gestellt sind. Aufklärungen ausgenommen.

7. Arbeitszeit des Kongresses. Der Kongress hält seine Sitzungen ab von 9 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags und von 4 bis 7 Uhr nachmittags.

Döring, Deutschland: Das von dem Kongress eingesetzte Komitee hat auf der Grundlage der vom Schwedischen Transportarbeiter-Verbande eingereichten Vorlage eine neue Geschäftsordnung für den nächsten Kongress beraten. Wir haben lange über die verschiedenen Punkte diskutiert; die Kollegen aus den romanischen Ländern legten auf Einzelheiten grossen Wert, um auf den Kongressen womöglich jede Streitigkeit zu vermeiden.

Der Punkt 1 der Vorlage wurde mit wenigen redaktionellen Aenderungen angenommen.

Punkt 2 der Vorlage erhielt ebenfalls nur redaktionelle Aenderungen. Doch kommen die Worte »Englisch, Deutsch, Französisch« nach Paragraph 3. Der Kollege Mahlmann vertrat in der Komiteesitzung den Antrag, dass die Kongresssprachen vermehrt werden sollten. Jeder Nation mit mehr als 5000 Mitgliedern müsste gestattet sein, in ihrer Muttersprache zu reden. Der Antrag wurde abgelehnt. Es wurde darauf hingewiesen, dass die grösseren Gruppen unter sich die Uebersetzung in ihre Muttersprache vornehmen könnten.

In den Paragraphen 4 (3 der Vorlage) kommt hinein, dass Anträge, die nicht zur Debatte gestanden haben, auch nicht zur Abstimmung gelangen. Auch sind noch andre, weniger wichtige Teile dieses Paragraphen verändert worden.

Im Paragraphen 4 soll eingefügt werden, dass die Meldung zum Wort schriftlich zu erfolgen hat. Der Referent soll 30 Minuten, der Diskussionsredner 10 Minuten oder zweimal 5 Minuten Redezeit erhalten, wenn er das erste Mal die zehn Minuten nicht ausgenutzt hat. Es wurde beschlossen, dass die Be-

stimmung, dass der Vorsitzende einem Redner das Wort entziehen kann, nicht eingefügt werden sollte.

Der Paragraph 5 hat weitgehende Veränderungen erfahren. Die schwedischen Kollegen wünschten, dass bei allen Anträgen zunächst an den Kongress die Unterstützungsfrage gestellt werde, um zu verhindern, dass Redner, die sich als Referenten 30 Minuten Redezeit verschaffen wollen, eine grosse Anzahl Anträge über dieselbe Materie einbringen. Diese Aenderung ist vorgenommen worden. Ueber die Reihenfolge der Anträge ist sehr lange diskutiert worden. Zunächst soll über Hauptanträge und dann über Abänderungsanträge abgestimmt werden. Ich habe versucht, meine Kollegen zu überzeugen, dass dieser Weg der verkehrte ist, bin aber mit meinen Gründen nicht durchgedrungen. Es wurde ferner beschlossen, dass bei einfachen Anträgen die einfache Mehrheit und bei wichtigen Anträgen die Zahl der Mitglieder in den Organisationen entscheiden soll. Die namentliche Abstimmung soll stattfinden, wenn sie von 5 Proz. der Kongressteilnehmer verlangt wird. Finanzfragen werden durch Abstimmung nach Nationen erledigt; entscheidend ist der Beschluss der Mehrheit der Nationen.

Bei dem Paragraphen 6 habe ich beantragt, Schluss der Debatte einzufügen; das wurde angenommen. Schluss der Debatte soll bei weniger wichtigen Anträgen zur Anwendung gelangen, um zum Beispiel eine noch nicht geklärte Situation nicht zu verschleppen. Im letzten Absatz dieses Paragraphen ist der Satz gestrichen worden: »Der Vorsitzende hat jedoch die Berechtigung, zu unterbrechen.« Das könnte nach der Ansicht der Komiteemitglieder nur zur Konfusion führen.

Eine Neuerung soll eingeführt werden, die wir in Deutschland nicht kennen. Zwischen die Paragraphen 3 und 4 soll ein neuer Paragraph eingeschoben werden, der folgenden Inhalt hätte: »Bei Beginn des Kongresses ist eine Kommission von fünf Delegierten zu wählen, welche alle eingehenden Resolutionen und Anträge zu prüfen und zu den Verhandlungen im Plenum vorzubereiten hat.« Ich habe den Vorschlag gemacht, diesen Passus nicht in die Geschäftsordnung aufzunehmen, sondern zu beschliessen, die Kommission für den nächsten Kongress einzuführen, um zu sehen, ob die Geschäfte dadurch gekürzt werden können. Niemand kann sagen, wie sich derartige Kommissionen auf internationalen Kongressen bewähren werden.

Es würde viele Stunden in Anspruch nehmen, wenn der Kongress jeden einzelnen Punkt diskutieren würde. Ich schlage Ihnen vor, die Vorschläge des Komitees dem Zentralrat zur Redaktion und Uebersetzung zu überweisen. Dann kann jedem Mitgliede eine Abschrift zugestellt werden. Wir haben ja bis zum nächsten Kongress viel Zeit.

Der Kongress erklärt sich mit diesem Vorschlag einverstanden.

Schiedsgerichte für Arbeitsstreitigkeiten.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung »Schiedsgerichte für Arbeitsstreitigkeiten« waren als Referent **Ben Tillett**, England, und als Korreferent **Paul Müller**, Deutschland, bestimmt worden. **Tillett** erklärt, dass Grossbritannien weder für noch gegen Schiedsgerichte sei und die Entscheidung dieser Frage jedem einzelnen Lande überlasse. Der von ihm zu begründende Antrag sei als ein Amende-

ment zu der Resolution Müller aufzufassen. Er möchte daher erst nach der Begründung der Müllerschen Resolution das Wort nehmen.

Die vom Kollegen **Müller** begründete Resolution lautet:

Im ökonomischen Klassenkampf des Proletariats gegen das Unternehmertum als seinen Ausbeuter und Unterdrücker entscheiden die realen Machtverhältnisse über Erfolg und Ausgang der jeweiligen wirtschaftlichen Aktionen hüben wie drüben.

Die höchste und sicherste Garantie für den Erfolg des proletarisch-wirtschaftlichen Kampfes für die Arbeiter liegt in ihrer Organisation und solidarischen Machtentfaltung unter Berücksichtigung der Chancen und einer den jeweiligen Verhältnissen angepassten Taktik im Kampfe.

Ein freies Koalitions- und Streikrecht ist die fundamentalste Forderung aller im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe zu Wasser und zu Lande tätigen Arbeiter. Die normale Schlichtung und Erledigung von wirtschaftlichen und sozialen Arbeitsstreitigkeiten zwischen Arbeitern und Unternehmern bedingt die Anerkennung des Koalitionsrechts und die Respektierung der beiderseitigen Organisationen.

Im wirtschaftlichen Kampfe stehen sich in der Regel Arbeiter- und Unternehmerkoalitionen gegenüber. Es entspricht deshalb auch dem Allgemeininteresse, wenn die beiderseitigen Kampfobjekte durch Verhandlungen von Organisation zu Organisation ihre Erledigung finden, einerlei ob es sich um private oder öffentliche Unternehmungen handelt.

Von diesen gewerkschaftlichen und sozial fortschrittlichen Grundanschauungen ausgehend, kam der achte im August 1913 in London tagende Internationale Transportarbeiter-Kongress die Notwendigkeit obligatorischer Schiedsgerichte für Arbeitsstreitigkeiten mit Zwangsverfahren und Exekutivgewalt nicht anerkennen. Namentlich dann nicht, wenn ihr Aufbau und Verfahren die Aktions- und Beschlussfreiheit der organisierten Parteien illusorisch macht oder wesentlich einschränkt.

Der Kongress verwirft obligatorische Schiedsgerichte aller Art, erkennt aber die Zweckmäßigkeit paritätischer Schlichtungskommissionen für Arbeitsstreitigkeiten an. Er erkennt unter bestimmten Voraussetzungen auch die zweckmäßige Mitwirkung behördlicher Organe bei den Verhandlungen und Entschliessungen solcher Schlichtungskommissionen an.

Im übrigen stellt der Kongress für diese Schlichtungskommissionen folgende Grundsätze auf:

- a) Ihre Tätigkeit soll nur eine ausgleichende und schlichtende sein.
- b) Ihre Entschliessungen sollen für die Parteien nicht unter allen Umständen bindend sein.
- c) Die Aktions- und Beschlussfreiheit der Parteien darf durch diese Entschliessungen nicht eingeschränkt werden.
- d) Bei der Zusammensetzung dieser Schlichtungskommissionen muss die strengste Parität gewahrt und für die Delegationen das freieste Wahlrecht den Organisationen der Parteien gewahrt werden.
- e) Den etwa zu ernennenden behördlichen Vertretern gegenüber müssten sich die Organisationen der Parteien das Beanstandungs- bzw. Ablehnungsrecht in jedem Falle vorbehalten.

Das von Kollegen **Tillett** vertretene Amendement lautet:

Dieser Internationale Transportarbeiter-Kongress ist der Ansicht, dass alle auf Verträge, Einigungsverfahren, Schiedsgerichte und Abmachungen zwischen Arbeitern und Arbeitgebern bezügliche Angelegenheiten der Entscheidung der betreffenden Länder und Organisationen unterstehen.

Dieser Kongress kann keine Verantwortlichkeit oder Autorität in Vertragsangelegenheiten oder Lohnverhältnissen zwischen Arbeitern und Arbeitgebern übernehmen oder beanspruchen.

Der Kongress beauftragt den Zentralrat, alle Einzelheiten und die vollste Information über die Formen der Verträge, Einigungsverfahren und Schiedsgerichtsverfahren in allen Ländern und Organisationen, die der I. T. F.

angeschlossen sind, einzuziehen und sie dem nächsten internationalen Kongress mitzuteilen.

Müller, Deutschland: Ich hatte gedacht, dass der Kollege Tillet als Referent und ich als Korreferent fungieren würde. Seine Erklärung hat meinen Ausführungen die Grundlage entzogen. Eine erschöpfende Behandlung des Themas ist auf einem internationalen Kongresse nicht möglich. Ich bitte deshalb, meine Ausführungen mehr als eine Einleitung, als eine Anregung zur Diskussion zu betrachten. Die Veranlassung zur kritischen Prüfung der staatlichen obligatorischen Schiedsgerichte gaben uns zunächst die Massnahmen, die in den englischen Tochterstaaten getroffen worden sind; dann die bürgerlichen Sozialreformer, die darauf hinarbeiten, dass der Kontinent, Kanada und Australien auf diesem Wege folgen sollen, das heisst, die wirtschaftlichen Streitigkeiten nicht durch den Kampf, sondern durch Schiedsgerichte entscheiden zu lassen. Eine weitere Veranlassung zur Erörterung dieser Frage haben uns verschiedene Arbeiterkongresse gegeben, die sich mit der Frage der Zwangsschiedsgerichte beschäftigt haben. Namentlich hier in England ist es der Kollege Ben Tillet, der das System der Zwangsschiedsgerichte auf Gewerkschaftskongressen verteidigt hat.

Wir Transportarbeiter haben keine Ursache, den Anregungen der bürgerlichen Sozialreformer und der Regierungen zu folgen. Wir verneinen die Notwendigkeit der in Vorschlag gebrachten Einrichtungen. Im wirtschaftlichen Klassenkampfe fordern wir das freie Spiel der Kräfte gleichberechtigter Gegner. Nicht philanthropische Faktoren sind in diesem Kampfe entscheidend, sondern es ist die reale Macht der Arbeiter und ihrer Ausbeuter und Unterdrücker.

Es ist sonderbar, dass hier auf diesem Kongress, wo man gegen uns Deutschen die heftigsten und unberechtigtesten Angriffe geschleudert hat, wo man uns als Propagandisten des sozialen Friedens hingestellt hat, es ein Vertreter der deutschen Transportarbeiter sein muss, der den Klassenkampfcharakter der gewerkschaftlichen Bewegung in so scharfer Weise betont. Hoffentlich wird dies dazu beitragen, unsre italienischen und französischen Freunde über die wahre Natur unsrer Bewegung in Deutschland zu belehren.

Beim wirtschaftlichen Kampf handelt es sich um Machtfragen. Das ist unsre prinzipielle Auffassung. Haben wir das erkannt, so erkennen wir auch die Motive der bürgerlichen Sozialreformer und Klassenstaatsregierungen, denen darum zu tun ist, die Streiks zu unterbinden oder doch ganz gewaltig zu dämpfen. Die Frage stellt sich für uns deshalb so: Wollen wir, dass durch Zwangsschiedsgerichte der Kampf eingeschränkt wird? Gewiss will man uns Rechte auf dem Papier konzessionieren, aber nur um uns in der Praxis mehr Schwierigkeiten machen zu können. Die Praxis in Australien und Kanada hat gezeigt, dass die Zwangsschiedsgerichte die Entschlussfreiheit der Gewerkschaften vollständig einschränken. Man will die Arbeiterorganisationen in spanische Stiefel zwingen. Die Leute, die uns nur mit Zwangsschiedsgerichten beglücken wollen, suchen nur nach einem Mittel, um ihre reaktionären Pläne zu bemänteln.

Zwangsschiedsgerichte vertragen sich vor allen Dingen nicht mit unsern vornehmsten Forderungen, als da sind: uneingeschränkte Koalitionsfreiheit, uneingeschränktes Streikrecht und uneingeschränkte Beschlussfreiheit. Dies verlangen wir nicht allein für die Privatbetriebe, sondern auch für alle öffentlichen und Staatsbetriebe. Aber besonders verwerflich sind Zwangsschiedsgerichte, wenn sie mit Exekutivgewalt ausgerüstet sind, wie dies in Australien und Kanada

der Fall ist, wo die allerschwersten Strafen über die Organisationen verhängt werden. Man versucht, durch Zwangsschiedsgerichte eine wirtschaftliche Kontrolle über die Arbeiterorganisationen auszuüben.

Anders steht es mit den paritätischen Schlichtungskommissionen. In Deutschland und Oestereich und namentlich in England sind derartige Kommissionen angeregt und angeordnet worden. Prinzipiell ist gegen sie nichts einzuwenden. Auch dagegen ist nichts zu sagen, dass ein Regierungsorgan ein Wort mitreden kann. Unter Umständen sind derartige Einigungsversuche selbst zu begrüßen. Jedoch muss unter allen Umständen bei der Zusammensetzung dieser Schlichtungskommissionen Parität obwalten und das freie Selbstbestimmungsrecht gewahrt werden. Weiter müssen wir besonders fordern, dass ein Ablehnungsrecht in bezug auf die Person des unparteiischen Vorsitzenden besteht, der nur allzu häufig durch einen reaktionären Beamten repräsentiert wird. Prinzipiell ist gegen derartige Gebilde nichts einzuwenden, wenn sie je nach den Umständen und von Fall zu Fall und mit den angegebenen Garantien geschaffen werden.

Ich möchte den Wunsch aussprechen, dass all diese Fragen mehr als bisher auf unsern Kongressen und in unsrer Presse erörtert werden. Zweifellos führt man in vielen Ländern den Plan im Schilde, unsre Koalitionsfreiheit zu beschränken. Und, ohne um uns zu fragen, man versucht es mit Zuckerbrot. So verhält es sich zum Beispiel mit dem kanadischen Gesetze. Aber alle diese Versuche, uns auf dem Hinterwege der Freiheit zu berauben und uns zu binden, werden fehlschlagen, wenn wir uns unbekümmert um politische und sonstige Meinungsverschiedenheiten stets bewusst bleiben, dass nur starke gewerkschaftliche Organisationen im wirtschaftlichen Klassenkampfe zum Ziele führen. Ich bitte Sie deshalb, meine Resolution anzunehmen.

Ben Tillett, England: Ich bin mit vielem in der Müllerschen Resolution einverstanden. In seinem Referat hat er aber viele Gemeinplätze vorgebracht. Der Kernpunkt der Frage ist das Schiedsgericht. Seit zwölf Jahren versuche ich nun, meinen Kollegen hierzulande auseinanderzulegen, dass die Regierung ein Zwangsschiedsgericht aushecken wird, wenn wir uns nicht selbst daran machen, ein uns passendes System dieser Einrichtung zu finden. Der ganze Entwicklungsgang strebt nach der Einführung des gesetzlichen Zwanges bei wirtschaftlichen Streitigkeiten. Diese Tendenz kommt in den Verträgen, namentlich der Textil- und Bergarbeiter, immer deutlicher zum Ausdruck. Sie ist an sich nicht so gefährlich; es kommt nur darauf an, wie sie sich Ausdruck verschafft. Meine eigene Erfahrung in Australien hat mich gelehrt, dass die überwältigende Mehrheit der australischen Arbeiter für die dortigen schiedsgerichtlichen Einrichtungen ist. Wo dort Opposition dagegen vorhanden ist, ist dies lediglich auf Unzufriedenheit mit den gefällten Schiedssprüchen oder den Mängeln des Systems zurückzuführen. Der wirtschaftliche Zwang: die direkte Abhängigkeit des Arbeitnehmers vom Arbeitgeber wird immer grösser sein als sein politischer Zwang, der durch Schiedsgerichte ausgeübt werden könnte. Wir haben in unsrer Transportarbeiterfederation 50 000 Arbeiter, die durch Verträge gebunden sind, die also nicht über vollständige Bewegungsfreiheit in den Beziehungen zu ihren Arbeitgebern verfügen. Und wo wir Verträge haben, da bestehen die besten Arbeitsbedingungen. Ich bin überzeugt, dass Zwangsschiedsgerichte erzieherisch wirken würden, indem sie die Arbeiter auf ihre Klassenstellung aufmerksam

machen würden. Wenn man mich fragt, ob ich für oder gegen Zwangsschiedsgerichte sei, erwidere ich: ich bin ebenso wenig für Zwangsschiedsgerichte wie für den Kapitalismus; aber da ich mich mit dem Kapitalismus zurzeit abfinden muss, muss ich auch den Tendenzen der kapitalistischen Zeit Rechnung tragen und sie für mich auszunützen suchen. International lassen sich diese Fragen nicht regeln; ja, nicht einmal in demselben Lande und demselben Berufe lassen sich allgemein gültige Normen für Schiedsgerichte und dergleichen aufstellen. Mein Amendement will die Entscheidung über diese Fragen den einzelnen Ländern und Organisationen überlassen. Der Zentralrat möge einen Bericht über Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren zusammenstellen und ihn dem nächsten Kongress unterbreiten.

Van den Berg, Holland: Mit dem Referat Müllers sind wir vollkommen einverstanden. Ueber den Kollegen Ben Tillet, der sich Sozialist nennt, haben wir uns gewundert. Er hat gesprochen, wie etwa unser konservativer Minister Talma reden würde. Ich möchte die Zwangsschiedsgerichte nicht als Zuckerbrot, sondern eher als Gift für die Gewerkschaftsbewegung bezeichnen.

Wilson, England: Bis vor zwei Jahren war ich ein Gegner der Schiedsgerichte. Seitdem ich aber in Australien gewesen und die dortigen Einrichtungen studiert habe, haben sich meine Ansichten geändert. Viele australische Gewerkschafter sind wohl unzufrieden mit den Schiedsgerichten, aber dies ist eigentlich eine Unzufriedenheit mit den Schiedssprüchen, die den Arbeitern nicht günstig waren. Wo die Sekretäre der Gewerkschaften tüchtig sind, da gewinnen die Arbeiter fast jedesmal. Das ist zum Beispiel bei der australischen Seemannsorganisation der Fall. Die australischen Seeleute haben die besten Arbeits- und Lohnverhältnisse in der ganzen Welt, soweit ihr Beruf in Betracht kommt. In Australien wollen viele Arbeitgeber die Zwangsschiedsgerichte wieder abschaffen. Es besteht übrigens meiner Ansicht nach keine Gefahr, dass uns diese Einrichtungen aufgezwungen werden, wenigstens in England nicht.

Guinchard, Frankreich: Wir sind stets gegen die Einführung von Zwangsschiedsgerichten gewesen. In Frankreich stehen wir vor der Gefahr, dass man versuchen wird, uns diese vergifteten Bonbons schlucken zu lassen. Wir werden daher in der nächsten Zeit energisch gegen diese Bestrebungen zu kämpfen haben. Bei Zwangsschiedsgerichten werden die Arbeiter selten zu ihrem Rechte kommen. Der unparteiische Vorsitzende oder Schiedsrichter, der stets eine Person aus den der Kapitalistenklasse nahestehenden Schichten sein wird, spielt in der Einrichtung eine wichtige, ja entscheidende Rolle. Dann und wann mag man dem Arbeiter wohl einen Knochen wie einem knurrenden Hunde hinwerfen, aber meist wird sich der Schiedsrichter bewusst oder unbewusst oder seinen Klassenvorurteilen leiten lassen. Die Schiedsgerichte lähmen den Kampfgeist der Arbeiterschaft. Auch denken Regierung wie Unternehmer die Zwangsschiedsgerichte dazu zu benützen, um einen Angriff auf die Kassen der Gewerkschaften zu unternehmen.

Müller, Deutschland: Ich bitte Sie, den Vorschlag, der Zentralrat solle einen Bericht über die Materie ausarbeiten, anzunehmen. Und um den Schein zu vermeiden, als wollten wir eine Delegation majorisieren, schlage ich vor, über die gestellten Anträge nicht abstimmen zu lassen. In theoretischen Fragen ist mit der Annahme von Resolutionen allein nichts getan. Ich möchte jedoch feststellen, dass die erdrückende Mehrheit des Kongresses für das Prinzip meiner Resolution

ist. Ferner möchte ich unwidersprochen feststellen, dass die erdrückende Mehrheit des Kongresses die Ausführungen des Kollegen Tillet zurückweist.

(Dieser Vorschlag, von einer Abstimmung abzusehen, wird einstimmig angenommen. Der Zentralrat erklärt, einen Bericht über die Materie herauszugeben.)

Durch das Resultat dieser Abstimmung erübrigt sich die Abstimmung über einen Antrag der französischen Delegierten auf Abstimmung nach Nationen, wie auch ein Antrag der italienischen Delegation, in dem der Zentralrat aufgefördert wird, einen vollständigen Bericht über Schiedsgerichte für Arbeitsstreitigkeiten auszuarbeiten und dem nächsten Kongress vorzulegen.

Wahlen und Bestimmung des nächsten Kongressortes.

Der Vorsitzende Lindley, Schweden: Wir kommen nun zu den Wahlen. Zunächst wäre der Sitz des Zentralrats zu bestimmen.

Williams, Grossbritannien: Im Namen der britischen Delegation schlage ich Berlin als Sitz des Zentralrats vor.

Rivelli, Frankreich: Die Franzosen unterstützen diesen Antrag.

Der Antrag wird angenommen.

Williams, Grossbritannien: Als internationalen Sekretär schlage ich den Kollegen Jochade vor.

V. d. Berg, Holland: Auch wir sind für die Wiederwahl Jochades.

Der Kollege Jochade wird zum internationalen Sekretär der I. T. F. gewählt.

Vorsitzender: Wir hätten nun den neuen Zentralrat zu wählen. Ich schlage die Wiederwahl des alten Zentralrats vor.

Der alte Zentralrat wird wiedergewählt; er besteht aus den Kollegen **Oswald Schumann, Paul Müller, L. Brunner, J. Döring, Hermann Jochade**.

Williams, Grossbritannien: Wir nehmen an, dass er bis zur Umgestaltung des Zentralrats fungieren wird.

Vorsitzender: Das ist der Fall. Wir hätten nun den Ort des nächsten Kongresses zu bestimmen.

Schumann, Deutschland: Ich schlage vor, den Kongress in drei Jahren in Zürich abzuhalten.

Der Vorschlag wird angenommen.

Schumann, Deutschland: Ich möchte noch die Namen der Mitglieder des Reorganisationskomitees bekannt machen. Sie lauten: J. Tomschik, Oesterreich und Schweiz; Ch. Lindley, Skandinavien und Finnland; L. Ciardi, Italien; H. Dreher, Deutschland; R. Williams, Grossbritannien und Amerika; Vignaud, Frankreich; Ch. Mahlmann, Holland und Belgien, V. Barrio, Spanien.

Vorsitzender: Der britische Kamerad Cathery hat den Kongress verlassen müssen, da seine Frau so ernsthaft erkrankt ist, dass man das schlimmste befürchtet. Ich glaube, Ihre Zustimmung zu finden, wenn ich im Namen des Kongresses dem Kameraden Cathery unsre tiefste Sympathie ausspreche.

Die britische Delegation hat eine Resolution über den Fall Adamowitch eingereicht, die folgenden Wortlaut hat:

Dieser Kongress der I. T. F. protestiert entschieden gegen die Verhaftung des Herrn Arles (Adamowitch), Redakteurs der Zeitung der russischen Seeleute (»Moriak«). Dies ist eine gegen die verfassungsmässigen Rechte der gewerk-

schaftlichen Koalition verübte Gewalttätigkeit, und da die britischen Behörden in Alexandrien im geheimen Einverständnis mit den kapitalistischen Agenten und der Polizei Russlands gehandelt haben, um die Auslieferung unsres Kameraden durchzusetzen, wünschen wir, dass dieser Fall der Gewalttätigkeit gegen die persönliche Freiheit auf dem britischen Gewerkschaftskongress verhandelt wird, und wir hoffen, dass dort energisch die bedingungslose Freilassung unsres Kameraden gefordert wird.

Die Resolution wird einstimmig angenommen.

Vorsitzender: Es sind noch zwei Resolutionen von der italienischen Delegation eingelaufen. Die eine verlangt, der nächste Kongress möge sich mit der Frage des Verschlusses der Eisenbahnwagen befassen. Die zweite fordert, dass das Esperanto zur Kongresssprache erhoben werden soll. Dann liegt noch eine Resolution von Norwegen vor, in der es heisst, dass man in Norwegen den Arbeitern das Streikrecht nehmen will. Die Norweger verlangen daher die Unterstützung der Kollegen in andern Ländern. All diese Anträge sind zu spät eingereicht worden. Ich schlage vor, sie dem Zentralrat zu überweisen.

Dieser Vorschlag des Vorsitzenden wird angenommen.

Williams, Grossbritannien: Ich werde im Namen des internationalen Sekretärs an den Sekretär des parlamentarischen Komitees des britischen Gewerkschaftskongresses schreiben, der unsre Resolution über den Fall Adamowitch dem britischen Gewerkschaftskongress unterbreiten wird.

Hiergegen hat der Kongress nichts einzuwenden.

Vorsitzender Lindley, Schweden: Dieser Kongress ist nunmehr am Ende seiner Arbeiten angelangt und wir müssen freimütig gestehen, dass er uns nicht vollkommen zufriedengestellt hat. Wir haben unwichtigen Dingen zu viel Aufmerksamkeit geschenkt, so dass wir keine Zeit für wichtige Fragen hatten. Ich will niemanden deswegen tadeln, aber ich hoffe, dass jeder sein eignes Gewissen befragen wird, um zu erfahren, ob er nicht zu den Schuldigen zählt, und dann sich vornimmt, nicht wieder zu sündigen.

Ich möchte den Kongress auf meine Schlussbemerkungen in Kopenhagen verweisen, als ich mich zugunsten eines besseren Systems für die Kongressarbeiten aussprach. Dieses System haben wir jetzt geschaffen, das auf dem nächsten Kongress zur Anwendung gelangen kann. Natürlich ist es nicht vollkommen; weitere Aenderungen können an ihm, um es zweckdienlicher und klarer zu gestalten, vorgenommen werden.

Ein Fremder, der mit unsrer Bewegung nicht vertraut ist, könnte zu der Ansicht kommen, wenn er unsern heftigen Debatten über Organisationsformen und Prinzipien anhört, dass wir erbitterte Feinde sein müssen und dass zwischen uns jede Liebesmüh verloren geht. Aber er würde sich irren; es besteht im Gegenteil sehr viel Zuneigung unter uns. Wir sind eine grosse Familie, und deshalb nehmen wir uns das Recht heraus, gegen andre Familienmitglieder so garstig zu sein, wie es uns beliebt. Aber man warte nur, bis uns der Feind angreift. Dann sind die Differenzen vergessen und die Familie zeigt ihm eine geschlossene Front.

Die Zeit, die wir letzthin durchlebt, war eine Periode grosser Prosperität, was uns viel in unsern Bemühungen, die Lage der Arbeiter zu verbessern, geholfen hat. Es nützt aber nichts, den Kopf in den Sand zu stecken. Schwarze Wolken ziehen am Himmel herauf. Werden sie vorüberziehen? Wird es ein Sturm oder gar ein Orkan werden? Im Interesse unsrer gemeinsamen Sache

hoffe ich, dass kein Mitglied unsrer Flotte voreilig handeln und zu viel Segel aufsetzen wird. Gewiss wollen wir so bald als möglich unsern Hafen erreichen, aber wir wollen nicht wegen eines unwichtigen Zeitgewinns unsre Sicherheit aufs Spiel setzen.

Die Arbeiter sind im allgemeinen in einer sehr schlimmen Lage. Eine kleine Minderheit besitzt das Kapital und das Eigentum. Der Reichtum der Kapitalisten wächst sehr schnell. Schweden war zum Beispiel vor 40 Jahren in der Hauptsache ein Agrarland mit etwa 74 Proz. Kleinbauern. Damals gab es nur ein paar Millionäre im Lande. Heute leben mehr als 50 Proz. der Einwohner Schwedens von der Industrie. Schon heute sind wir so weit, dass nur ein Drittel der Bevölkerung genug Eigentum besitzt, das bei der Berechnung der Vermögen in Betracht gezogen werden kann. Die übrigen zwei Drittel nennen überhaupt nichts ihr eigen. 17 000 Personen besitzen in Schweden mehr als die Hälfte des Kapitals und des Eigentums im Lande. Dieselbe Erscheinung wird in allen Ländern beobachtet.

Um gegen solche Feinde ankämpfen zu können, ist es notwendig, grosse Aufmerksamkeit der Arbeiterschaft zuzuwenden. Es besteht immer die Gefahr, dass die Gewerkschaftsbewegung die Arbeiter zu Materialisten macht, die nur nach dem unmittelbaren Gewinne trachten und der kommenden Zeit keinen Gedanken schenken. Das Rückgrat der modernen Arbeiterbewegung ist der hohe Grad der Bildung in bezug auf die Erkenntnis der Ursachen der jetzigen Lage der Arbeiterklasse. Wissen und Armut können nicht in Freundschaft mit einander leben; einer von ihnen muss gehen. Wir wollen die Armut zwingen, zu verschwinden. Die I. T. F. soll ein Hebel zur Emporhebung unsrer Klasse sein. Mit der Hoffnung, dass unsre Wünsche in dieser Hinsicht in Erfüllung gehen, schliesse ich diesen internationalen Kongress.

Der Kongress schloss mit der Internationale, die, von allen Delegierten mitgesungen, den imposant verlaufenen Kongress abschloss.

Sympathieschreiben und Begrüssungstelegramme.

Transportarbeiter in Ungarn.

Eure Einladung zum Kongress haben wir mit Freuden entgegengenommen, aber zu unserm grössten Bedauern sind wir nicht in der Lage, in Eurer Mitte erscheinen zu können, weshalb wir aus der Ferne Euren Beratungen den besten Erfolg wünschen.

Wir, die ungarischen Transport- und Verkehrsarbeiter, leben unter äusserst rückständigen Verhältnissen. Bei uns ist es nicht so leicht, Organisationen zu schaffen, wie in den westlichen Ländern, denn wir haben keinerlei Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit und hängt diese stets von der Laune der jeweiligen Machthaber ab.

Eine der früheren Regierungen hat unsre Gewerkschaft zertrümmert. Sie suspendierte die Tätigkeit unsrer Gewerkschaft und hob das Verbot nach Ablauf eines Jahres erst wieder auf. Dieses Jahr der Knebelung nützten unsre Arbeitgeber sowie die Behörden zur Vernichtung unsrer bisherigen organisatorischen Errungenschaften gehörig aus.

Nun arbeiten wir schon wieder seit einem Jahre an dem Wiederaufbau unsrer Organisation und sind auf dem Wege des Fortschritts, aber unsre gegenwärtige finanzielle Lage gestattet uns noch nicht, einen Vertreter zum internationalen Kongress zu senden.

Mit der kollegialen Versicherung, dass wir während Eurer Beratungen mit Euch fühlen, wünschen wir Euch zu Eurer Arbeit namens der ungarischen Transport- und Verkehrsarbeiter den besten Erfolg.

Andreas Sütö, Budapest.

Eisenbahner in Schweden.

Der Svenska Järnvägsmannaförbund beschloss, keinen Vertreter zu senden, weil die in Betracht kommenden Personen mit dringenden Arbeiten beschäftigt sind, andre Verbandsangestellte oder Mitglieder der Exekutive aber einer der offiziellen Kongreßsprachen nicht mächtig sind. Die Leitung des Verbandes wünscht den Verhandlungen des Kongresses besten Erfolg.

Im Auftrage: **Ch. Lindley**, Stockholm.

Prison de la Santé in Paris.

Ich bin tief betrübt, dass ich nicht unter Ihnen weilen kann, wie es meine Absicht gewesen war. Denn ich war fest entschlossen, dem Transportarbeiterkongress in London beizuwohnen. Aber was wollen Sie? Das Leben der an der Spitze der Organisation Stehenden und vielleicht »besonders« in der Republik, wie in unserm Falle, bringt solche Ueberraschungen mit sich und war ich auch deshalb gar nicht erstaunt, dass ich in die gegenwärtigen Verfolgungen verwickelt wurde, obgleich, was übrigens auch für die andern Kameraden zutrifft, diese Massnahmen absolut ungerechtfertigt sind. Mit meinen innigsten Wünschen für eine erspriessliche Arbeit auf Ihrem Kongresse, und mit den herzlichsten Grüßen an alle Kameraden, bin ich aus der Tiefe meines Gefängnisses Ihr

C. Marck.

Hafenarbeiter in Italien.

Das Komitee der Federation der italienischen Hafenarbeiter entsendet dem Internationalen Transportarbeiter-Kongress seine begeistertsten Grüsse. Auf dem nächsten nationalen Kongress wird der Anschluss an die I. T. F. beschlossen werden.

Chiavacci.

Lokomotivführer in Böhmen.

Den wichtigen Beratungen aller Punkte der Tagesordnung wünscht den besten Erfolg der

Lokomotivführerverein in Böhmen.

Seeleute in Russland.

Der Vorstand des russischen Seemanns-Verbandes sendet dem Kongress herzliche Grüsse.

Transportarbeiter in Rumänien.

Der rumänische Transportarbeiter-Verband sendet dem versammelten Kongress die herzlichsten Grüsse und ersucht um Annahme der italienischen Anträge. Hoch der gewerkschaftliche Kampf.

Gheorghien, Braila.

Aus der Schweiz.

Zum Kongressbeginn ein herzliches Glück auf! Mögen die Beratungen und Beschlüsse die Federation stärken.

Conzett, Tennigerbad.

Eisenbahner in Dänemark.

Nicht vertreten sendet unsre Organisation dem Kongress die herzlichsten Grüsse und der I. T. F. guten Erfolg. **Christophersen, Kopenhagen.**

Aus Barcelona.

Herzlichste Grüsse an alle Vertreter der Welt, die diesem denkwürdigen Kongress beiwohnen. Immer vorwärts! **Luis Zurdo, Olivares.**

Seeleute in Italien.

Kann leider an dem Internationalen Kongress nicht selbst teilnehmen, da ich soeben in einer erregten Bewegung bei der Verteidigung der Interessen der seemannischen Arbeiter verhaftet wurde und ermächtigen wir die Delegierten der italienischen Eisenbahner, uns auf dem Kongress zu vertreten.

Giulietti, Genua.

Aus Madrid.

Die Eisenbahner Madrids senden den Kongressteilnehmern herzliche und brüderliche Grüsse.

Eisenbahner in Spanien.

Der Landesvorstand des Eisenbahnerverbandes begrüsst den Internationalen Kongress. Obwohl eine junge Organisation, sind wir doch entschlossen in unserm Ziele und Kampfe gegen den Kapitalismus.

Bisher stattgefundene Kongresse und Konferenzen.

Internationaler Kongress der Eisenbahner am 14. August 1893 in Zürich.
Internationaler Kongress der Eisenbahner am 3., 4., 5. und 6. Oktober 1894 in Paris.

Internationaler Kongress der Eisenbahner am 29. August 1895 in Mailand.
Internationale Konferenz der Eisenbahner am 22. September 1900 in Paris.
Internationale Konferenz der Eisenbahner am 24. Juni 1906 in Mailand.
Internationale Konferenz der Eisenbahner am 24., 25. und 26. August 1908 in Wien.

Internationale Konferenz der Seeleute am 1. und 2. Dezember 1902 in London.

Internationale Konferenz der Seeleute am 24. und 25. August 1908 in Wien.
Internationale Konferenz der Seeleute am 25. August 1910 in Kopenhagen.
Internationale Konferenz von Vertretern der Seeleute und des gesamten Zentralrats am 22., 23. und 24. November 1910 in Antwerpen.

Internationale Konferenz von Vertretern der Seeleute und des gesamten Zentralrats am 12. und 13. März 1911 in Antwerpen.

Internationale Konferenz von Vertretern der Seeleute und des Zentralrats am 1. Mai 1911 in London.

Internationale Konferenz von Vertretern der Hafearbeiter am 25. August 1910 in Kopenhagen.

Vorbereitende Konferenz englischer Vertreter der Hafearbeiter und Seeleute zwecks Gründung einer internationalen Federation für Hafearbeiter und Seeleute am 10. Juni 1896 in London.

Konferenz zwecks Beratung zur Gründung einer internationalen Federation mit Hinzuziehung ausländischer Vertreter der Hafearbeiter und Seeleute am 30. Juli 1896 in London.

1. Internationaler Kongress von Vertretern der Hafearbeiter und Seeleute und Gründung der International Federation of Ship, Dock and River Workers am 24., 25. und 26. Februar 1897 in London.

Konferenz der International Federation of Ship, Dock and River Workers am 14., 15. und 16. Juni 1897 in London.

Konferenz der International Federation of Ship, Dock and River Workers (Abänderung in Internationale Transportarbeiter-Federation) am 14., 15. und 16. Juni 1898 in London.

2. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Federation am 19., 20. und 21. September 1900 in Paris.

3. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Federation am 4., 5., 6. und 7. Juli 1902 in Stockholm.

4. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Federation am 14., 15., 16. und 17. August 1904 in Amsterdam.

5. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Federation am 25., 26., 27. und 28. Juni 1906 in Mailand.

6. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Federation am 26., 27., 28. und 29. August 1908 in Wien.

7. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Federation am 23., 24., 25., 26. und 27. August 1910 in Kopenhagen.

8. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Federation am 26., 27., 28., 29. und 30. August 1913 in London.