

INTERNATIONALE
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

Gewerkschaft
öffentliche Dienste
Transport & Verkehr

BERICHT

Archiv

ÜBER DEN INTERNATIONALEN KONGRESS
IN GENÈVE IM GROSSEN SAAL DER
«BOURSE DU TRAVAIL»
VOM 18. – 22. APRIL 1921

1922

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION
VONDELSTRAAT 61, AMSTERDAM (HOLLAND)

Tagesordnung.

1. Eröffnungsrede des Präsidenten der I. T. F.
 2. Wahl des Kongressbüros.
 3. Mandatsprüfung.
 4. Festsetzung der Geschäftsordnung.
 5. Geschäftsbericht des Exekutivkomitees.
 6. Kassenbericht.
 7. Diskussion der eingebrachten Anträge.
 8. Sitz der I. T. F.
 9. a) Wahl der Länder, aus deren Vertretern der Generalrat der I. T. F. und das Exekutivkomitee sich zusammensetzen werden.
b) Wahl der Mitglieder des Generalrats.
c) Wahl der Mitglieder des Exekutivkomitees.
d) Wahl des Internationalen Sekretärs.
 10. Bestimmung des Landes, in welchem der nächste Kongreß stattfinden wird.
-

Präsenzliste.

Land	Namen der Organisationen	Namen der Delegierten	Mitgliederzahl
Belgien	Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. (Eisenbahner)	E. Malien S. Nicaise	84 000
	Belgische Transportarbeitersbond (Transportarbeiter)	P. Somers C. Bessemans C. Mahlman H. van Eiken	30 000
Dänemark	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	R. Kants Chr. Vejre.	10 200
	Dansk Transportarbejder Forbund (Transportarbeiter)	M. Darup A. Jörgensen	3 000
Deutschland	Deutscher Eisenbahnerverband	F. Scheffel Kaulfuß H. Jochade M. Hermann H. Hage	503 000
	Deutscher Transportarbeiterverband	O. Schumann O. Ortman G. Hähnel H. Rudolph P. Müller J. Döring L. Brunner	582 000
Frankreich	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat (Eisenbahner)	M. Bidegary G. Toulouse Le Guen	100 000
	Fédération Nationale des Ports, Docks, Transport et Manutentionnaires de France et d'Algérie (Hafenarbeiter)	A. Demey P. Mamessier L. François R. Guéna E. Vignaud	20 000
	Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)	J. Guinchard Mazand J. Mollard Monin	20 000
Großbritannien	The National Transport Workers' Federation (Transportarbeiter)	E. Bevin J. Cotter B. Smith J. Jones F. J. Maynard J. Sexton	400 000

Land	Namen der Organisationen	Namen der Delegierten	Mitgliederzahl
Holland	Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner)	P. Moltmaker N. Nathans W. van Delft	20 784
	Centrale Bond van Transportarbeiders (Transportarbeiter)	J. Brautigam F. A. Hof A. Kievit W. Drop	20 550
	Nederlandsche Federatie van Transportarbeiders (Transportarbeiter)	A. Langkemper T. Bouwer	9 000
Luxemburg	Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois (Eisenbahner)	M. Hack M. Leick	6 700
Norwegen	De Norske Jernbaneforbund (Eisenbahner)	A. Alberti J. Skaarvold	8 950
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivführer)	E. Sandberg	1 699
	Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	O. Olsen	10 000
	Norsk Matros- og Fyrbøterunion (Seeleute)	O. Nilsen	5 000
Österreich	Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner für Österreich	J. Tomschik J. Smeykal	91 994
Schweden	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	A. Forslund F. W. Franzén H. J. Olsson	30 554
	Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	Ch. Lindley A. Olsson	13 179
Schweiz	Schweizerischer Eisenbahnerverband	P. Perrin V. Lang W. Allgöwer G. Beck R. Bratschi	40 000
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	A. Büchi	2 880
Tschechoslowakei	Unie Želežnic V Československé (Eisenbahner)	J. Kriz W. Brodečský	66 598
	Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (Eisenbahner)	E. Grünzner M. Mirsch	30 000
	Internationale Transportarbeiter-Föderation	Edo Fimmen, Sekretär	

Erster Tag.
Montag, den 18. April 1921.

Der Kongreß wird um 9,30 Uhr vormittags eröffnet.

Döring (Vizepräsident der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Deutschland) übernimmt in Vertretung des Präsidenten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Genossen Robert Williams (England), der wegen der kritischen Lage im englischen Bergarbeiterstreik nicht am Kongreß teilnehmen kann, den Vorsitz.

Er heißt die Anwesenden herzlich willkommen und führt aus :

„Ich hoffe, daß der Kongreß den in den Verbänden der Internationalen Transportarbeiter-Föderation organisierten Arbeitern den Beweis erbringen wird, daß die internationale Organisation hier wahrhaft notwendige und fruchtbringende Arbeit für sie geleistet hat. Dies ist umso notwendiger, als wir in einer Zeit leben, in der nicht nur die Gewerkschaften, sondern auch die Arbeitgeber und die Regierungen den Ergebnissen unserer Verhandlungen mit Spannung entgegensehen. Überall besteht das Bestreben, die Löhne herabzusetzen, besonders auch in den neutralen Ländern und in den Siegerstaaten, die einen Überfluß an Gütern haben und unter der hohen Valuta leiden. Andererseits werden die Arbeiter Zentraleuropas durch die Verarmung ihrer Länder in Mitleidenschaft gezogen. Die Arbeiter der neutralen und Siegerstaaten werden der Arbeitslosigkeit überliefert, diejenigen Zentraleuropas müssen für einen Lohn arbeiten, der weit unter dem Existenzminimum steht. Die Depression auf dem Weltmarkt ist nicht wegen Überproduktion, sondern wegen der verminderten Kaufkraft des Volkes eingetreten. Da wir reichlich Gelegenheit haben werden, über die Folgen der Friedensverträge zu sprechen, will ich jetzt nicht weiter auf diese Frage eingehen.

Seit Abschluß des Krieges haben verschiedene internationale Konferenzen stattgefunden, die sich zur Aufgabe machten, die Verhältnisse aller Arbeiter — also auch der Transportarbeiter — zu verbessern. So trat z. B. im vorigen Jahre in Genua eine vom Internationalen Arbeitsamt einberufene Seeleutekonferenz zusammen, die verschiedene vitale Fragen behandelte und wichtige Entscheidungen traf. So wurde u. a. die Einführung der 48stündigen Arbeitswoche, die Regelung des Heuerwesens usw. besprochen.

Aber alle diese Beschlüsse wurden durch den Widerstand der Arbeitgeber und der Regierungen, und zwar hauptsächlich derjenigen der kleinen Länder, illusorisch gemacht. Wir müssen dafür sorgen, daß die Arbeiter mehr Einfluß auf ihre Regierungen gewinnen. Ich und meine Kollegen vom Generalrat sind der Ansicht, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation eine Organisation sein muß, an die alle Kameraden, wenn sie in Bedrängnis sind, appellieren können und bei der sie jederzeit Schutz finden können. Denn die Schwäche der Organisationen gewisser Länder gefährdet die ganze internationale Bewegung.“ (Beifall.)

Morard (Schweizerischer Transportarbeiter-Verband) begrüßt im Namen des Genfer Empfangskomitees sämtliche Anwesenden. Die Schweizer Transportarbeiter und Eisenbahner betrachten es als eine große Ehre, daß die Tagung in ihrem Lande stattfindet.

Fimmen (Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation) verliest hierauf die Delegiertenliste. Er teilt mit, daß die *italienischen Hafen- und Dockarbeiter* ihre Teilnahme angemeldet haben, ihre Delegierten aber bis jetzt nicht erschienen sind.

Der Präsident der Föderation, *Robert Williams*, konnte leider infolge der durch den Bergarbeiterstreik geschaffenen Lage sein Land in diesem Augenblick nicht verlassen, und aus demselben Grund war es auch den englischen Eisenbahnern nicht möglich, den Genfer Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu beschicken. Von *Robert Williams* ist ein langer Brief eingelaufen, in dem der Vorsitzende sein lebhaftes Bedauern hierüber ausspricht.

Desgleichen haben die *englischen Eisenbahner* telegraphisch mitgeteilt, daß es ihnen außerordentlich leid tue, nicht in Genf anwesend sein zu können. Der Brief *Robert Williams* hat folgenden Wortlaut:

An die Delegierten des Genfer Kongresses der „Internationalen Transportarbeiter-Föderation“, April 1921.

Kameraden und Freunde!

Ich bedauere aufrichtig, daß mich schwerwiegende Umstände daran verhindern, dem in Genf stattfindenden Internationalen Transportarbeiterkongress beizuwohnen. Es besteht zwar die Möglichkeit, daß einige meiner Kollegen der „Nationalen Transportarbeiter-Föderation“ und des „Nationalen Eisenbahnerbundes“ Mittel und Wege finden werden, an der Konferenz teilzunehmen. Wie Sie ohne Zweifel wissen werden, bilden die britischen Eisenbahner und Transportarbeiter zusammen mit den Bergarbeitern die Tripel-Allianz. Zurzeit besteht in England ein schwerer Konflikt, in welchem Regierung und Bergwerksbesitzer gemeinsam versuchen, eine beträchtliche Herabsetzung der Löhne der Bergarbeiter herbeizuführen. Sie trachten danach, die nationalen Verhandlungen und eine Regelung der Lohnfrage auf nationaler Basis zu verunmöglichen und die Arbeiter in gewissen Distrikten zu veranlassen, eine Lohnreduktion von 50 % anzunehmen. Der große Angriff gegen die „Bergarbeiter-Föderation“ sollte in einem

Augenblick stattfinden, wo die Arbeitgeberklasse und die Regierung sich einbilden, daß unsere Moral durch den gewaltigen Rückgang im Handel und durch die Tatsache untergraben wurde, daß es 1½ Millionen Arbeitslose gibt. Als Verbündete der Bergarbeiter haben Transportarbeiter und Eisenbahnarbeiter, indem sie ihre Unterstützung zusagten, eine nie dagewesene Solidarität an den Tag gelegt, und ich bin sicher, daß sie auch ihre Kräfte in die Wagschale werfen werden, wenn es die Umstände erheischen. So viel über die Lage in England.

In bezug auf die internationale Lage wünschen wir, die Bande zu stärken, die uns in den in Frage kommenden Industrien zusammenhalten. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation war eines der ersten Berufsekretariate, welches sich sofort nach dem Waffenstillstand reorganisierte. Die Seeleute, Docker und Hafendarbeiter aller Länder sind auf eine Weise vereinigt, wie dies bei keiner andern Industrie durchgeführt werden kann. Gewaltige Organisationsarbeit wurde während des Krieges und seit Abschluß des Waffenstillstandes geleistet, und fast in allen Ländern hat unsere numerische Stärke gewaltig zugenommen. Angesichts der hohen Mitgliederzahl können wir natürlich auch in unseren auf die Erzielung eines höheren Lebensstandards gerichteten Verhandlungen mit der Arbeitgeberklasse entschiedener auftreten. Heute, zwei Jahre nach Abschluß des Waffenstillstandes, macht der Kapitalismus eine der heftigsten Krisen durch. Die Friedensverträge spiegeln in gleicher Weise wie der schreckliche Krieg, dessen Resultat sie sind, den gierigen Geist des Kapitalismus und der Landbesitzerklasse wider. Die Arbeiter in den besiegten Ländern sind dem Hunger und Elend preisgegeben. Polen, Ungarn, die baltischen und andere neugeschaffene Staaten wandeln auf den alten Pfaden des Militarismus und Imperialismus weiter, und die Arbeiter dieser Länder erdulden Leiden und Entbehrungen.

Wir werden uns immer mehr darüber klar, daß, wenn die internationale Arbeiterschaft eine beträchtliche Verschlechterung des Lebensstandards in einem oder in mehreren Ländern zuläßt, dadurch schrittweise und endgültig auch die Lebensbedingungen der Arbeiter aller anderen Nationen untergraben werden. Die internationale Solidarität muß mehr als eine Phrase sein. Sie muß ein lebendiges, leitendes Prinzip sein, sowohl für die Transport- und Eisenbahnarbeiter als auch für die Arbeiterklasse der ganzen Welt im allgemeinen.

Die Zeit seit der Konferenz von Christiania war für das Exekutivkomitee eine ernste Periode der Versuche und der Arbeit, doch müssen Sie zugeben, daß die neugeschaffene „Internationale Transportarbeiter-Föderation“ in mancher Hinsicht das Vertrauen rechtfertigte, das man in sie setzte. Ihr Sekretär, Genosse Fimmen, hat sich, obwohl er selbst kein Transportarbeiter ist, eingehend mit den mannigfaltigen Problemen unserer Organisation befaßt, und zwar mit einer Geschicklichkeit und Gewandtheit, die für ihn charakteristisch sind. Seine sprachlichen Fähigkeiten, seine angeborene schöpferische Intelligenz und seine Kenntnisse in Fragen der allgemeinen Arbeiterbewegung sind für uns unschätzbar geworden, seit er seinen Posten übernommen hat. Die „Internationale Transport-

arbeiter-Föderation“ hat mit unbestreitbarem Erfolg gegen Anstrengungen gekämpft, die auf die Zerstörung der Arbeiterorganisationen und speziell auf die Unterdrückung der Transportarbeiter-Organisationen in Polen, Finnland, Ungarn und andern Ländern gerichtet waren. Sie hat sich bereit erklärt, den britischen Bergarbeitern und Transportarbeitern im gegenwärtigen Konflikt beizustehen. Man kann ruhig sagen, daß sie die Vorkämpferin der Internationalen Berufssekretariate ist. Die verheerenden Wirkungen der Friedensverträge verunmöglichen die normale Wiederaufnahme des Handels sowie den freien Austausch der Gebrauchsgegenstände, welche die Grundlage ausgedehnter Arbeitsmöglichkeiten für die Transportarbeiter sind. Das Bestreben, unmögliche Entschädigungen zu erlangen, lähmt den Handel und bedroht die Grundlage und das Gebäude des ganzen Systems der privaten Inhaberschaft der für den Lebensunterhalt notwendigen Produkte. Es wird sich zeigen, ob der Übergang vom uneingeschränkten Kapitalismus zum Sozialismus ohne ein großes Blutvergießen und ohne Zerstörung bewerkstelligt werden kann. Jeder vernünftige Mensch hofft instinktiv, daß die soziale Umwälzung vom Kapitalismus zum Sozialismus in einer friedlichen und geordneten Weise durchgeführt werden kann; doch falls Gewalt gegen uns angewendet werden wird, so werden wir genötigt sein, mit noch größerer Kraft zu antworten. Die heimgekehrten Soldaten sind von den Leiden und Opfern des großen Krieges erschöpft. Sie werden nicht darin einwilligen, von den Kräften der Reaktion dazu verwendet zu werden, die Gewerkschaften einzuschüchtern und zu vergewaltigen. Sie sind selbst Gewerkschafter und glauben an die Prinzipien der Gewerkschaftsbewegung.

Wenn eine wirklich schwierige Aufgabe unser wartet, so ist es die, dafür Sorge zu tragen, daß die logischen und selbstverständlichen Gründe, welche wir dem Internationalen Seeleutebund darlegten, das separate Bestehen dieser Körperschaft unhaltbar und unmöglich machen. Die Seeleute aller Länder müssen sich darüber klar werden, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation ihr richtiger Platz ist. In einem großen Konflikt in der Seeschifffahrt ist die aktive Zusammenarbeit der Dock- und Hafendarbeiter sowie der andern Gruppen der Transportarbeiter von ausschlaggebender Wichtigkeit für die Seeleute. Wenn es einem Schiff gelingt, aus irgend einem Hafen auszufahren, so kann es nur auf wirksame Weise blockiert werden, wenn sich die Arbeiter des Hafens, wo das Schiff einzufahren versucht, solidarisch erklären. Der gesunde Menschenverstand verlangt, daß eine aktive Zusammenarbeit zwischen den Seeleuten und den Hafendarbeitern stattfinden muß. Wir billigen dem Internationalen Seeleutebund nicht das Recht zu, andere Sektionen um Unterstützung anzufragen, solange diese Organisation nicht zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation gehört.

Die Transportarbeiter der alliierten und neutralen Nationen müssen eine gewaltige Anstrengung machen, um die wirtschaftliche Lage der Arbeiter der mitteleuropäischen Mächte zu heben, deren Bedingungen heute verzweifelte genannt werden müssen. Es wurde durch Statistiken bewiesen, daß der gelernte Arbeiter in Deutschland für einen vierpfündigen Laib Brot zwei

Stunden arbeiten muß, während gelernte Arbeiter der alliierten Länder nur eine halbe Stunde arbeiten brauchen, um den Gegenwert des gleichen Produkts zu verdienen. Die Transportarbeiter müssen es mit ihrer internationalen Solidarität soweit bringen, daß die Grundlöhne der deutschen Arbeiter und der Arbeiter der Länder, die sich in einer ebenso schlimmen Lage befinden, denjenigen der anderen Länder nähern.

Sie werden während der kommenden Woche viele Pflichten zu erfüllen haben. Sie sind sich aller der großen Verantwortlichkeiten bewußt, die auf ihren Schultern lasten. Sie sind sich wie ich darüber klar, daß die Interessen der Arbeiter aller Länder die gleichen sind. Um die Lebensbedingungen der Arbeiter zu verbessern; um für die Sicherung einer immer zunehmenden Quote des Anteils der Arbeiter an dem Wohlstand, den sie schaffen, zu kämpfen; um das bestehende System des Kapitalismus durch eine gerechtere Ordnung der Bruderschaft und der Zusammenarbeit zu ersetzen, werden ich und meine Kollegen der Britischen Transportarbeitergewerkschaft und des „Bundes der Eisenbahner“ unsern gebührenden Anteil an einer aktiven Unterstützung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beitragen.

Hoch lebe die Internationale Transportarbeiter-Föderation! Hoch lebe die Internationale Solidarität, und hoch lebe die Arbeiterrepublik!

In brüderlicher Gesinnung:

Robert Williams.

Finnen: Ferner haben die *irischen Transportarbeiter*, die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gleichfalls angeschlossen sind, mitgeteilt, daß sie leider nicht kommen können, sowie der *bulgarische* und der *polnische Eisenbahnverband*, von welchen Telegramme mit besten Glückwünschen für die Arbeiten dieses Kongresses eingelangt sind.

Die *spanischen* sowie die *ungarischen Eisenbahner* haben in einem ausführlichen Schreiben mitgeteilt, daß die Verhältnisse im eigenen Lande ihnen die Teilnahme leider unmöglich machen.

Ferner sind Mitteilungen ähnlichen Inhalts eingetroffen von den *Transportarbeitern Jugoslawiens*, den *spanischen Transportarbeitern* (Barcelona), den *schwedischen Eisenbahnbeamten* und den *Hafenarbeitern Brasiliens*.

Außer den Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Seeleute-Organisationen der verschiedenen Länder wurden auch die *Internationalen Berufssekretariate* zu diesem Kongreß eingeladen. Von diesen haben unserer Einladung Folge geleistet: die *Textilarbeiter-Internationale* durch T. Shaw, die *Internationale der Postangestellten* durch L. Maier. Ferner ist J. Oudegeest als Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes anwesend; die *Internationalen Sekretariate der Metallarbeiter, Lebensmittelarbeiter und Steinsetzer* teilten mit, daß sie sich auf dem Kongreß vertreten lassen würden.

Die *Internationalen Sekretariate der Holzarbeiter, der Arbeiter der öffentlichen Betriebe* und der *Glasarbeiter* haben uns mitgeteilt, daß sie leider nicht kommen könnten.

Wahl des Kongreßbüros.

Döring (Vorsitzender): Die dem Kongreß vorangegangene Generalrats-sitzung hat beschlossen, dem Kongreß drei Vorsitzende und zwei Schrift-führer vorzuschlagen, und zwar als *Vorsitzende*:

E. Bevin (England),
M. Bidegaray (Frankreich),
J. Döring (Deutschland).

Als *Schriftführer*:

N. Nathans (Holland),
W. Allgöwer (Schweiz).

Der Kongreß stimmt diesen Vorschlägen einstimmig zu.

Mandatsprüfung.

Döring (Vorsitzender) beantragt hierauf, die Mandatsprüfung in der Weise vorzunehmen, daß jedes Land selbst die Mandate seines Landes kontrolliert, während die gesamte Prüfung durch eine aus drei Genossen zusammengesetzte Kommission vorgenommen werden soll. Für diese *Mandatsprüfungskommission* hat der Generalrat vorgeschlagen:

H. Jochade (Deutschland),
Ch. Lindley (Schweden) und
einen Angestellten des Internationalen Büros.

Es wurde beschlossen, die *Mandatsprüfung* noch in der *Mittagspause* vor Beginn der *Nachmittags-sitzung* vorzunehmen und die *Sitzung* des Kongresses bis $\frac{1}{3}$ Uhr zu vertagen.

Nachmittagssitzung.
Montag, den 18. April 1921.

Der *Vorsitzende Döring* eröffnet die Sitzung mit dem Vorschlag, daß für die Sitzungen des Kongresses die Zeit von 9 bis 1 Uhr und von 3 bis 6 Uhr festgesetzt werden solle. Dieser Vorschlag wird angenommen.

Hierauf geht der Vorsitzende zu Punkt IV der Tagesordnung,

Festsetzung der Geschäftsordnung,

über und beantragt, Punkt V und VI vorläufig zurückzusetzen bis alle Delegierten den Geschäftsbericht des Exekutivkomitees, der gegenwärtig noch ins Französische und Englische übersetzt werden muß, in Händen hätten. Zu Punkt VI, der *Prüfung des Kassenberichtes*, soll eine aus drei Personen bestehende Revisionskommission gewählt werden. Döring schlägt vor, daß Frankreich, Deutschland und England je einen Vertreter ernennen. Von den Delegationen dieser drei Länder werden hierauf in diese *Kassakontrollkommission* gewählt:

- G. Toulouse für Frankreich,
- J. Tomschik für Deutschland und Österreich,
- F. J. Maynard für England.

Diskussion der eingebrachten Anträge.

Der *Vorsitzende* erinnert daran, daß beschlossen wurde, während des Kongresses auch *spezielle Konferenzen der Transportarbeiter, der Eisenbahner und der Seeleute* abzuhalten.

Wir haben es uns so vorgestellt, daß wir heute und morgen die allgemeinen Fragen erledigen, am Mittwoch hierauf die drei speziellen Konferenzen abhalten, deren Ergebnis dann Donnerstag der Plenarsitzung des Kongresses vorgelegt werden kann. Wir wollen daher, um diese Spezialkonferenzen vorzubereiten, vor allem feststellen, welche Genossen als Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für die Leitung

dieser Konferenzen in erster Linie in Betracht kommen. Es sind dies für die *Hafen- und Transportarbeiter-Konferenz* :

E. Bevin, England,
A. Forstner, Österreich ;
E. Vignaud, Frankreich,

für die *Eisenbahner-Konferenz* :

M. Bidegaray, Frankreich,
H. Jochade, Deutschland,
P. Moltnaker, Holland ;

für die *Seeleute-Konferenz* :

J. Brautigam, Holland.
J. Döring, Deutschland,
Ch. Lindley, Schweden,

Es wird ferner gut sein, diejenigen Anträge, mit denen sich diese Spezialkonferenzen vor allem zu befassen haben werden, vorläufig auszuscheiden. Es sind aus unserer Tagesordnung daher vorläufig auszuscheiden : die Anträge 11, 12, 14 und 15, die der Transportarbeiter-Konferenz zufallen ; die Anträge 3, 16, 17 und 18, mit denen sich die Seeleute-Konferenz und Antrag 19, mit dem sich die Eisenbahner-Konferenz zu befassen haben wird.

Mahlman (Belgischer Transportarbeiterverband) erklärt hierauf, mit den Vorschlägen des Generalrats nicht einverstanden zu sein, weil in denselben für alle Konferenzen immer nur Vertreter aus den gleichen Ländern vorgesehen sind. Wir sehen ein, daß große Organisationen wie Deutschland, Frankreich, England usw. wiederholt vorkommen, nicht aber, warum z. B. immer wieder Holland und andere Länder, wie z. B. Belgien, überhaupt nicht. Damit können sich die Belgier, namentlich was die Fragen der Seeleute anbetrifft, nicht zufrieden geben. Gerade bei der Seeleute-Konferenz muß entschieden jemand dabei sein, der mit beiden bestehenden Seeleute-Föderationen — der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der Internationalen Seeleute-Föderation — vertraut ist.

Finmen macht hierauf *Mahlman* darauf aufmerksam, daß er die Situation mißverstanden habe. „Schon im Jahre 1919 auf der Amsterdamer Konferenz wurde vorgeschlagen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation für die drei in ihr vertretenen Hauptgruppen, Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, spezielle Konferenzen abhalten möge, und der Christiania-Kongreß hat sich damit einverstanden erklärt, zumal dies auch im § 30 der Statuten vorgesehen ist. Die obengenannten Genossen wurden nun als Mitglieder des Exekutivkomitees der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für den Vorsitz der Spezialkonferenzen vorgeschlagen. Im übrigen sollen natürlich die Organisationen *aller Länder* daran teilnehmen.

Noch auf diesem Kongreß werden für das nächste Jahr wieder neue Generalratsmitglieder gewählt werden, und nach dem Ergebnis der gestrigen Generalratssitzung ist es anzunehmen, daß für die Ländergruppe Holland,

Belgien und Luxemburg ein Belgier in den Generalrat gewählt werden dürfte. Da in diesem Jahr kein Belgier Mitglied des Generalrats der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist, kann dies gegenwärtig nach den Statuten nicht geschehen.“

Lindley (Schwedischer Transportarbeiterverband) pflichtet Firmen bei und erklärt gleichfalls, daß Mahlman die Sache mißverstanden habe. Die oben erwähnten je drei Vertreter der Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner sollen natürlich nicht selbständig über die speziellen Fragen dieser drei Gruppen entscheiden, vielmehr sollen Organisationen der Transportarbeiter, der Seeleute und der Eisenbahner sich an ihren Fachkonferenzen beteiligen.

Bevin (Englischer Transportarbeiterverband) wünscht, daß — um etwaiger Konfusion vorzubeugen — jedes Land rechtzeitig bestimme, welche Delegierten an den einzelnen Spezialkonferenzen teilnehmen sollen.

Döring (Vorsitzender) bedauert, daß er scheinbar, ohne es zu wollen, diese Diskussion hervorgerufen habe, denn selbstverständlich habe er vorausgesetzt, daß die genannten drei Vertreter der einzelnen Gruppen die Spezialkonferenzen nur *leiten*, daß aber *alle* Delegierten daran teilnehmen sollten.

In der darauf folgenden Abstimmung erklärt sich der Kongreß mit den Vorschlägen des Generalrats einverstanden.

Döring (Vorsitzender): Ehe wir zur Diskussion der eingebrachten Anträge übergehen, müssen wir noch zur Erledigung von Antrag 22 eine besondere „*Valutakommission*“ wählen. In Antrag 22 heißt es:

„daß alle jene Länder, in welchen der derzeitige Wechselkurs 50% unter dem Amsterdamer Kurs steht, über diese Frage miteinander beraten und selbst festsetzen mögen, welchen Beitrag sie in Hinsicht auf ihre Verpflichtungen gegenüber der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für angemessen erachten“.

Es liegt außerdem hierüber noch ein Zusatzantrag der österreichischen Transportarbeiter vor, wonach Organisationen in Ländern, deren Valuta unter die Hälfte des Kursstandes vom 1. Juli 1914 gesunken ist, den dreifachen Betrag von 6 Cent nach dem Kursstande vom 1. Juli 1914 als Beitrag an die Internationale Transportarbeiter-Föderation zu bezahlen hätten. Von den hier vertretenen Ländern kommen dabei folgende in Betracht: Belgien, Deutschland, Österreich, die Tschechoslowakei, Frankreich und Luxemburg. Diese sechs Länder, deren Kurs 50% unter pari steht, sollen demnach je einen Vertreter ernennen, die dann zusammen die Valutakommission bilden und über diese Frage zu entscheiden haben werden.

Der Antrag wird angenommen.

Döring (Vorsitzender): Wir kommen nun zum Antrag 1,

Reaktion und Militarismus.

„Der Kongreß erklärt sich einverstanden mit den in der Aktion des Sekretariats und des Generalrats angewandten Maßnahmen zum Zwecke

der Durchführung der vom Christiania-Kongreß angenommenen Erklärungen über den Imperialismus und Militarismus ;

Er beglückwünscht alle Organisationen in den verschiedenen Ländern und spricht ihnen seine warme Anerkennung aus für die von ihnen geführte Aktion, durch die der Transport von Munition und Kriegsmaterial für den Krieg Polens gegen Sowjetrußland verzögert oder verhindert wurde;

Er beglückwünscht ferner die Organisationen, die durch die systematische Blockade Ungarns die Grausamkeiten des Weißen Schreckens, denen Sozialisten und Gewerkschafter in diesem Lande ausgesetzt sind, wesentlich vermindert haben.

Der Kongreß erklärt, daß die wirksamste Waffe jedes Landes im Kampfe gegen Militarismus und Imperialismus die organisierte Macht der Gewerkschaftsbewegung ist und beauftragt das Sekretariat, das Exekutivkomitee und den Generalrat, alle Wachsamkeit und Energie aufzubieten, um, sei es allein oder im Zusammenwirken mit der internationalen Arbeiterbewegung im allgemeinen, alle auf die Beschleunigung der Reaktion, der Gegenrevolution und des Krieges abzielenden Bestrebungen und Absichten des Imperialismus, Militarismus oder internationalen Kapitalismus zu durchkreuzen und zu vereiteln.“

Fimmen (Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation) führt aus, daß in der Vorkriegszeit die Aufgaben der Gewerkschaften eng begrenzt waren. Der Krieg aber hat uns die Notwendigkeit der Ausdehnung unseres Tätigkeitsgebietes gelehrt. Der Christiania-Kongreß hat bereits eingesehen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation künftig nach besten Kräften jeder Wiederholung einer solch furchtbaren Katastrophe vorbeugen und mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln und Kräften gegen den Militarismus, den Imperialismus und den Kapitalismus ankämpfen müsse.

Tatsächlich hat nach dem Kriege in allen Ländern die Reaktion stärker denn je eingesetzt. In *Ungarn* sowie in *Spanien*, *Finnland*, *Bulgarien*, *Frankreich* und in *England*, überall versuchen die Regierungen durch Zwangsmaßnahmen die Arbeiterbewegung zu unterdrücken.

Gerade die Transportarbeiter und Eisenbahner haben wohl mehr noch als alle anderen Arbeiter die Mittel und die Macht zum Kampf in Händen. Das hat z. B. der *Boykott gegen Ungarn* gezeigt.

Ebenso war es mit unserer Aktion zur *Verhinderung von Kriegsmaterialtransporten für den polnisch-russischen Kriegsschauplatz*. Wieder bereiten die kapitalistischen Regierungen einen Krieg vor. Nur eine Macht wird instande sein, ihn zu verhindern: das international organisierte Proletariat. Aus diesen Erwägungen hat der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beschlossen, dem Kongreß die Resolution über „Reaktion und Militarismus“ vorzulegen.

Insbesondere im letzten Abschnitt bringen wir hier zum Ausdruck, daß „Krieg dem Kriege“ die Parole aller Gewerkschaften sein muß. Die politische Bewegung der Arbeiterschaft bietet heute leider das Bild größter Zerrüttung und Zersplitterung. Umso einheitlicher und geschlossener muß

unsere Kampffront sein. Ich hoffe, Genossen, daß ebenso wie in Christiania auch heute nicht ein einziger sich gegen diese Resolution des Generalrats richtet, und daß wir, wie seinerzeit in Christiania, auch heute einstimmig diese Resolution annehmen! (Anhaltender Beifall.)

Schumann (Deutschland) schlägt vor, die Resolution des Generalrats ohne Diskussion anzunehmen. Durch eine Diskussion, die sich auf Einzelheiten einlassen müßte, würde nur der einheitliche Eindruck dieser Resolution beeinträchtigt.

Guinchard (Frankreich) wünscht eine Abänderung des letzten Absatzes der Resolution, in dem er die Worte „mit der internationalen Arbeiterbewegung“ durch „mit der internationalen politischen Arbeiterbewegung“ ersetzen möchte.

Fimmen (Internationaler Sekretär) bedauert Guinchards Antrag, da derselbe nur zu neuen Diskussionen führen würde, ob von den politischen Parteien die 2., 3. oder 2½. Internationale gemeint sei.

Döring (Vorsitzender): Wir stimmen zuerst über den Antrag Schumann ab, die Resolution 1 ohne weitere Diskussion zur Abstimmung zu bringen.

Der Antrag Schumann wird angenommen.

Döring (Vorsitzender) bringt hierauf Guinchards Abänderungsantrag zur Abstimmung.

Mit Ausnahme der Franzosen und einiger Mitglieder der belgischen Delegation erklärt sich der Kongreß gegen die Abänderung der Resolution, sodaß Guinchards Antrag abgelehnt wird.

Der *Vorsitzende* bringt hierauf Resolution 1 selbst zur Abstimmung, die einstimmig angenommen wird.

Fimmen (Internationaler Sekretär): Der Generalrat schlägt vor, für den Kampf gegen Reaktion und Militarismus, für den wir alle uns soeben erklärt haben, auch die nötigen materiellen Mittel zur Verfügung zu stellen und dem Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einen Kredit von Fl. 10 000.— zu bewilligen.

Nicaise (Belgischer Eisenbahnverband) unterstützt Fimmens Vorschlag und erklärt, daß die belgische Delegation durchaus einverstanden ist mit dem Geist, der in der Resolution 1 zum Ausdruck gebracht wird. Er hofft, daß alle Delegierten unbedingt für die Annahme des vorgeschlagenen Kredits stimmen und dadurch ihren Abscheu gegen Reaktion und Militarismus zum Ausdruck bringen werden.

Bevin (Englischer Transportarbeiterverband) beantragt, die Diskussion dieses Punktes für den nächsten Tag aufzuschieben, zumal der Kongreß beschlossen habe, immer nur bis um 6 Uhr zu tagen.

Da mit Ausnahme der englischen Delegation fast alle Anwesenden sich für die Fortsetzung der Tagung erklären, ergreift Genosse

Lindley (Schwedischer Transportarbeiterverband) das Wort: Ich habe entschiedene Einwände gegen Fimmens Antrag. Wenn wir Fl. 10 000.—bewilligen, so müssen wir einen genauen Plan haben, wofür wir dieses Geld verwenden wollen. Oder soll es nur dazu gebraucht werden, um Versammlungen abzuhalten, in denen gegen den Militarismus mehr oder minder feierliche Reden gehalten werden? In Österreich und Deutschland gibt es keinen Militarismus mehr. (Rufe: Oho!) Sie würden lachen, wenn man ihnen damit käme. Auch in Frankreich würden sie es für lächerlich halten. (Widerspruch und Heiterkeit.) Ich bin aber nicht der Ansicht, daß dies das einzig Wichtige und Notwendige für uns ist.

Fimmen ist ein religiös begeisterter Idealist, aber wir brauchen vor allem auch praktisch denkende Köpfe in der Gewerkschaftsbewegung. Fimmens Berichte sind fast alle keine Gewerkschaftsberichte, sondern nur antimilitaristische Propagandaschriften. Wir sind Gewerkschafter und nicht nur antimilitaristische Propagandisten. In Frankreich, Griechenland usw. sind die Gewerkschaften sehr schwach und in schwierigen Verhältnissen. Verwenden wir lieber das Geld dazu, um die Gewerkschaftsbewegung dieser Länder zu unterstützen und nicht für die ewige antimilitaristische Propaganda. Meiner Meinung nach ist der Militarismus eine nationale Frage, und es gibt genug andere Sachen, deren Erledigung für uns wichtiger und dringender ist als der beständige Kampf gegen den Militarismus!

Forstner (Österreichischer Transportarbeiterverband) wendet sich energisch gegen Lindleys Auffassung. Der jetzige Augenblick muß ausgenützt werden; denn der Kapitalismus ist in einer schweren Krise begriffen.

In keinem Lande will das Volk, das Proletariat den Krieg. Wir sehen es bei uns in Österreich: seit wir keinen Militärzwang mehr haben, bringen wir kaum mehr die 30 000 Mann auf, die wir nach dem Friedensvertrag noch aufstellen dürfen.

Wer anders leidet denn unter dem Kriege, wenn nicht einzig und in erster Linie das Proletariat, die Arbeiterschaft? Bei jedem Krieg gibt es nur einen Besiegten: das Proletariat, gleichviel ob der Krieg gewonnen oder verloren wurde!

Wir sind dafür, anstelle der Resolutionen endlich Taten, anstelle der Theorie die Praxis treten zu lassen. Wir müssen endlich zum entscheidenden Schlag ausholen, und darum, Genossen, bin ich unbedingt für den Kredit. Lassen wir den Moment nicht ungenützt vorbegehen, sondern geben wir der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die Mittel in die Hand, damit sie energisch handeln kann. Stimmen wir für den Antrag des Generalrats und gegen den Antrag Lindleys! (Beifall)

Bidegaray (Französischer Eisenbahnerverband): Ich muß zu der Rede des Genossen Lindley Stellung nehmen. Lindley hat für die Resolution 1 gestimmt. Für die Theorie ist er zu haben; aber vor der Praxis schreckt er zurück! Wir müssen endlich Schluß damit machen, à la Don Quichote

gegen Windmühlen zu kämpfen und das ist es tatsächlich, wenn man so tut, als ob man für eine Sache sei und sich zurückzieht im Moment, wo es gilt, dieselbe praktisch in die Tat umzusetzen. Lindley hat nichts vom Krieg zu spüren bekommen. Wir aber, die wir die Schrecken des Krieges mitangesehen und miterlebt haben, wir wissen die „Wichtigkeit“ dieser Frage besser zu beurteilen. In Frankreich, England, Belgien usw. haben die Arbeiter solch einen Druck auf ihre Regierung ausgeübt, daß sie die Blockade gegen Rußland aufheben mußten. Zumeist sind es auch garnicht die Regierungen, die gegen die Abrüstung sind, sondern nur die Unternehmer, die weiter Munition erzeugen und Profite einheimen wollen. Ich bedaure nur eins, Kameraden, nämlich, daß wir der Internationalen Transportarbeiter-Föderation statt 10 000 nicht 100 000 Fl. für diesen ersten und wichtigsten Zweck bereitstellen können!

Wir dürfen nicht nochmals in den alten Fehler verfallen, zuerst auf nationalem und dann erst auf internationalem Gebiet arbeiten zu wollen. Stimmen wir alle mit Begeisterung dem Antrag des Generalrats für die praktische Durchführung der Resolution 1 zu! (Lang anhaltender Beifall)

E. Bevin (Englischer Transportarbeiterverband) wendet sich gegen Fimmens Antrag und vor allem gegen die Art und Weise, wie die ganze Sache behandelt wurde. Jeder in Europa wird lachen, wenn er hört, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation mit 10 000 Gulden den Militarismus vernichten will. In England wurden an einem einzigen Tage 20 000 Fl. für die Aktion zur Verhinderung von Waffentransporten für Polen verausgabt. Und jetzt glaubt man, mit 10 000 Fl. eine große internationale Aktion bestreiten zu können! Man wird Fimmen, Williams, Bidegaray usw. ausschicken, um in verschiedenen Ländern ein paar schöne Reden zu halten und das wird alles sein. Es steht übrigens noch gar nicht fest, daß wir mit der Amsterdamer Internationale zusammenarbeiten werden. Eine Propaganda, die von Ausländern in Amsterdam, Berlin, Wien usw. betrieben wird, kann in England keinen Anklang finden und wird vielmehr nur unsern Gegnern, den englischen Militaristen, der Regierung und den Unternehmern eine Waffe in die Hand geben. Jedenfalls, ehe wir den gewünschten Kredit bewilligen, wollen wir ein genaues Programm für seine Verwertung vorgelegt bekommen.

Der Vorsitzende: Ich habe geglaubt, daß wir heute noch mit der Behandlung dieses Punktes fertig werden. Es ist aber indessen $\frac{1}{8}$ Uhr geworden, und ich bin dafür, die Beschlußfassung in dieser Angelegenheit nun doch für morgen aufzuschieben.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

Zweiter Tag.
Dienstag, den 19. April 1921.

Die Sitzung wird um 9 Uhr eröffnet.

Den *Vorsitz* führt Genosse *Bidegaray* (Frankreich).

I n t e r n a t i o n a l e Z u s a m m e n a r b e i t .

Da noch nicht alle Delegierten anwesend sind, beantragt der Vorsitzende, die Abstimmung über den gestern nicht endgültig entschiedenen Zusatzantrag des Generalrats zu Resolution 1 für etwas später aufzuschieben und indessen *Resolution 2* zu behandeln.

Fimmen (Internationaler Sekretär) unterstreicht die Bedeutung der Resolution 2, die folgenden Wortlaut hat :

Resolution über die internationale Zusammenarbeit.

„Der am 18. April 1921 und die folgenden Tage in Genf tagende Kongreß, in Erwägung des Kampfes, den die Arbeiterklasse nicht nur national, sondern vor allem international gegen die Weltreaktion zu führen hat; und um ein möglichst enges Zusammenwirken zwischen den bestehenden internationalen Organisationen herbeizuführen;

spricht den Wunsch aus, eine Verbindung zwischen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und dem Internationalen Bergarbeiterverband zu bewerkstelligen,

und ermächtigt das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, zu dem obenerwähnten Zwecke beim Büro des Internationalen Bergarbeiterverbandes Schritte zu unternehmen.

Über die getroffenen Vereinbarungen soll den angeschlossenen Organisationen, wie auch dem nächsten Kongreß berichtet werden.“

Es handelt sich hierbei vorderhand nur darum, mit der Bergarbeiter-Internationale Verhandlungen aufzunehmen, über deren Ergebnis dem nächsten Kongreß ein Bericht vorzulegen sein wird. Erst dann soll darüber entschieden werden, ob man eine festere Verbindung mit der Bergarbeiter-Internationale eingehen soll oder nicht. Wer die gestrige Resolution angenommen hat, wird wohl entschieden auch mit dieser Resolution einverstanden sein. Es gilt eine Verständigung mit der Bergarbeiter-Internationale herbeizuführen.

Toulouse (Französischer Eisenbahnerverband) ist der Ansicht, daß versucht werden soll, nicht nur mit den Bergarbeitern Verbindungen anzubahnen. Vor allem wäre es auch unbedingt wichtig, im Falle einer abermaligen internationalen Aktion gegen den Krieg und den Militarismus auch an die in der Fabrikation von Kriegsmaterial beschäftigten Arbeiter dieselbe Aufforderung zur Arbeitsverweigerung ergehen zu lassen. Dies könnte wohl durch Vermittlung des Internationalen Gewerkschaftsbundes am besten bewerkstelligt werden.

Bidegaray (Vorsitzender) weist darauf hin, daß der Internationale Gewerkschaftsbund ohnehin die Oberleitung habe. In dieser Resolution wolle man jedenfalls den Anfang damit machen, eine festere Verbindung zwischen den wichtigsten Internationalen Berufssekretariaten herzustellen.

Resolution 2 gelangt hierauf zur Abstimmung und wird einstimmig angenommen.

Ansuchen um Zulassung vom Provisorischen Internationalen Rat der Gewerkschaften (Moskau).

Der *Vorsitzende* verliest ein Telegramm des Provisorischen Internationalen Rats der russischen Gewerkschaften, in dem dieser einen Delegierten namens Murphy zum Genfer Kongreß anmeldet, der gekommen sei, um den Kongreß zu begrüßen. Das Telegramm trägt die Unterschrift des Generalsekretärs Tomsy und eines Mitgliedes des Exekutivkomitees der Dritten Internationale, des Franzosen Rosmer.

Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wolle nicht allein die Verantwortung einer Zulassung oder Abweisung übernehmen und lege diese Frage daher dem Kongreß selbst zur Entscheidung vor.

Rudolph (Deutscher Transportarbeiterverband) spricht sich gegen die Zulassung des russischen Delegierten aus. Die Vertreter der Dritten Internationale haben sich bisher in einer Weise gegen die Internationale Transportarbeiter-Föderation und den Internationalen Gewerkschaftsbund benommen, daß wir darauf verzichten müssen, uns von einem Vertreter dieser Richtung begrüßen zu lassen.

Cotter (Englischer Transportarbeiterverband) erklärt sich gleichfalls gegen die Zulassung des russischen Delegierten. Die Russen sollten vor allem nicht immer Ausflüchte suchen und uns, wenn schon überhaupt, zu mindest einen wirklichen Russen schicken. Im vorigen Jahre haben wir in Christiania zwei Leute zugelassen, die sich „Amerikanische Arbeitervertreter“ nannten und die nicht einmal Gewerkschafter waren. Sie verteilten auf dem Christiania-Kongress Propagandaschriften und pumpten Geld von den andern. Dieser Murphy hat einen guten irischen Namen. Er soll lieber nach Irland gehen, um für die irische Sache Propaganda zu treiben. Die können ihn notwendiger brauchen als wir hier!

Die Abstimmung ergibt, daß sich der Kongreß (mit Ausnahme von zwei Delegierten) einstimmig gegen die Zulassung des russischen Delegierten erklärt.

Fortsetzung der Debatte über den Kredit von 10000 Fl. zur Bekämpfung des Militarismus.

Lindley (Schwedischer Transportarbeiterverband) erklärt, daß er den Vorschlag des Generalrats nicht unterstützen kann. Warum haben die Franzosen, die so sehr für den Antrag sind, nicht lieber in ihrem eigenen Lande mehr und erfolgreicher den Militarismus bekämpft? Ich bin der Ansicht, daß die großen Massen der Arbeiterschaft vor allem Vertrauen in ihre Führer haben müssen und halte alles, was dieses Vertrauen erschüttern kann (wie es bei diesem Antrag der Fall sein muß), für sehr gefährlich. Wenn wir so weiter machen, werden wir wahrscheinlich nächstens einen Kredit bewilligen, um die Chinesen zum Christentum zu bekehren!

Übrigens habe ich noch einen anderen Gegengrund anzuführen: Der Antrag hat nicht auf der Tagesordnung gestanden. Die angeschlossenen Organisationen und deren Mitglieder haben ihn daher nicht zur Kenntnis nehmen können.

Fimmen (Internationaler Sekretär) protestiert energisch gegen die Art und Weise, wie *Lindley* und *Bevin* sich über diese Sache geäußert haben: „Fast könnten diese Ausführungen den Anschein erwecken,“ erklärt er, „als ob ich, *Williams*, *Bidegaray* usw. antimilitaristische „Vergnügungsreisen“ unternehmen wollten. Ich kann dem Kongreß die Versicherung geben, daß ich im Vorjahre 160 Tage im Ausland verbracht habe, und daß ich froh bin, wenn ich möglichst wenig Zeit auf solchen „Vergnügungsreisen“ verbringen muß.“

Was hingegen den Einwand betrifft, daß man nicht für einen Antrag stimmen könne, der nicht bereits vorher eingebracht worden sei, so kann ich nur sagen, daß die beiden Genossen ein recht kurzes Gedächtnis haben. In *Christiania* hat *Guinchard* im Moment, wo abgestimmt wurde; zwei ganz neue, vorher überhaupt nicht vorgelegte Resolutionen eingebracht, die mit Begeisterung angenommen wurden.

Wenn andererseits *Bevin* sagt, es sei noch fraglich, ob man mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund überhaupt zusammen arbeiten wolle, so verweise ich auf unsere Statuten, wo unter Paragraph IV k ausdrücklich die „Herbeiführung und regelmäßige Unterhaltung der Verbindungen mit dem Internationalen Gewerkschaftsbunde und den anderen Internationalen Gewerkschafts- und Berufssekretariaten“ als eines der Mittel zur Erreichung unserer Zwecke vorgesehen ist. Solange das bestehende Regulativ in Kraft ist, arbeiten wir mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund zusammen. (Beifall)

Hält der Kongreß die Abhaltung von „Meetings“ in verschiedenen Ländern nicht für zweckmäßig, so kann man ja auch andere Methoden wählen. Wir könnten z. B. unter den nächsten Broschüren der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eine oder mehrere antimilitaristische Nummern veröffentlichen oder die Propaganda auf andere Weise wirksam betreiben. Auf jeden Fall aber bin ich fest überzeugt — und hoffe, der

Kongreß ist es mit mir —, daß wir alle Kräfte einsetzen müssen im Kampfe gegen Kapitalismus und Militarismus. (Lebhafter Beifall)

Die *englische Delegation* beantragt, zur Abstimmung zu schreiten.

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

Mit Ausnahme von sieben Stimmen (Lindley und die Mitglieder der englischen Delegation) erklärt sich der ganze übrige Kongreß für die Annahme dieses vom Generalrat beantragten Amendements.

Franzén (Schwedischer Eisenbahner) möchte noch hervorheben, daß die Mitglieder der anderen skandinavischen Delegationen sich mit Lindley in dieser Frage absolut *nicht* identifizieren wollen. Obwohl die schwedischen Arbeiter vor ihren Kameraden anderer Länder den Vorzug haben, daß es bei ihnen weniger Militarismus gibt als anderswo, gerade weil sie nicht mit in den Krieg hineingerissen wurden, sehen sie doch sehr gut ein, daß die Arbeiter aller Länder unter dem Kriege und seinen Folgen zu leiden haben. Sie haben es daher für ihre Pflicht und Schuldigkeit gehalten, *gegen* Lindley und *für* die Bewilligung des Kredits zu stimmen. (Lebhafter Beifall)

Nachdem Resolution 3 der Spezialkonferenz der Seeleute zugewiesen wurde, gelangen nunmehr die *Anträge 4 und 5*, die zusammen behandelt werden sollen, und folgenden Wortlaut haben, zur Beratung.

Resolutionen über die Vergesellschaftlichung der Transportmittel.

4. „In Erwägung, daß ein unabhängiges und freies Transport- und Verkehrswesen unentbehrlich ist für die Völker aller Länder, erklärt sich der Kongreß für die Vergesellschaftlichung aller Verkehrsmittel zu Wasser, zu Lande und in der Luft, sowie der mit ihr zusammenhängenden Produktionszweige: Erzeugung von Licht, Wärme, motorischer Kraft.

Der Kongreß erklärt sich weiter für eine von Staat, Gemeinde und den Arbeiterorganisationen gemeinsam auszuübende Kontrolle aller Verkehrs- und Transportmittel sowie der erwähnten Zweigbetriebe.“

(Antrag der „National Transport Workers' Federation“, Großbritannien)

5. „Der Kongreß möge eine Kommission ernennen und diese beauftragen, zu untersuchen, ob und wann ja, welche Maßregeln zur Verwirklichung der Sozialisierung der Transportbetriebe in den verschiedenen Ländern angewendet werden können und sollen.“

(Antrag der Niederländischen Vereinigung des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals, Holland)

Der *Vorsitzende* bringt nun *Resolution 4* des englischen Transportarbeiterverbandes zur Abstimmung, die einstimmig angenommen wird.

Moltmaker (Holländischer Eisenbahnerverband) kommentiert Resolution 5. Es soll eine Studienkommission eingesetzt werden, die sich mit der Frage der Sozialisierung der Transportmittel zu befassen, die Möglichkeiten hierfür zu untersuchen und Pläne für deren Durchführung auszuarbeiten haben wird. Das Ergebnis dieser Untersuchungen soll dann dem nächsten Kongreß vorgelegt werden.

Mahlman (Belgischer Transportarbeiterverband): Wir sind für die Sozialisierung der Transportmittel. Aber man muß unbedingt erst die Transportmittel in einigen Ländern sozialisieren, ehe man eine internationale Regelung dieser Frage vornehmen kann.

Cotter (Englischer Transportarbeiterverband) ergreift das Wort und führt aus: Ich bin dafür, daß die beiden Resolutionen allen angeschlossenen Organisationen zugeschickt werden und diese Frage in jedem Lande und auf jedem Gebiete separat von den berufenen Fachleuten untersucht werden soll; denn es handelt sich um eine Frage von ernster und weittragender Bedeutung. Wenn eine solche Kommission heute ernannt wird, so würde ich auch empfehlen, sich nicht nur an den Internationalen Gewerkschaftsbund, sondern an *alle* kompetenten Autoritäten und Körperschaften zu wenden, auch an alle Landeszentralen, an die statistische Abteilung des Internationalen Arbeitsamtes usw. Nur wenn wir die Sache wirklich in allen praktischen Details *genau* studiert haben, können wir sie erfolgreich verwirklichen.

Der *Vorsitzende* stimmt mit *Cotter* und *Mahlman* überein und beantragt, daß der Anfang der Resolution 5 in der Weise abgeändert werde:

„Der Kongreß möge den Generalrat beauftragen, sich mit den verschiedenen Landesgewerkschaftsorganisationen und mit dem Internationalen Arbeitsamt in Verbindung zu setzen, um zu untersuchen usw.“

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen und die Sitzung hierauf auf nachmittags ½3 Uhr vertagt.

Nachmittagssitzung.
Dienstag, den 19. April 1921.

Den Vorsitz führt Genosse *Bidegaray* (Frankreich), der sofort den Antrag 6 der Tagesordnung zur Behandlung bringt.

Forstner (Österreichischer Transportarbeiter-Verband) kommentiert die Resolution, die folgenden Wortlaut hat:

Resolution über den Friedensvertrag.

Der am 18. April und die folgenden Tage in Genf tagende Transportarbeiterkongreß,

in Erwägung der ruchlosen Zerstörung der für die Produktion und den Transport nötigen Maschinen und Materialien, die in Ausführung des Versailler Friedensvertrages in den besiegten Ländern stattfindet,

in Erwägung, daß durch diese Zerstörung den Völkern aller Länder ein nicht zu rechtfertigender wirtschaftlicher Schaden zugefügt wird,

spricht seinen energischen Protest aus gegenüber einer derartigen Handlungsweise seitens der imperialistischen Regierungen, die gegenwärtig als Herrscher der Welt auftreten.

(Antrag des Exekutivkomitees)

Ich bin für die Zerstörung von Kriegsmaterial, aber gegen die Vernichtung von Maschinen, die für Friedenszwecke verwendet werden können und sollten, und die dennoch von den Ententekommissionen trotz aller Gegenargumente und Vorstellungen von Fachmännern der Zerstörung preisgegeben wurden. In Österreich z. B. sind nicht nur Flugzeuge, sondern auch wertvolle Maschinen der Friedensindustrie zerstört worden; ebenso in Deutschland z. B. die bekannten Dieselmotoren, obgleich diese im Kriege nicht verwendet wurden. Die österreichischen Arbeiter konnten die Vernichtung nur verhindern, indem sie sich über die Maschinen legten, um so der Zerstörungswut imperialistisch verblendeter Willkür Einhalt zu tun. Da es sich demnach nicht bloß um die Bestimmungen des Versailler Friedensvertrags, d. h. nicht bloß um gegen Deutschland gerichtete Verfügungen, sondern auch um die Verträge von Saint Germain und Trianon handelt, beantrage ich statt „Versailler Friedensvertrags“ die Wörter „Pariser Friedensverträge“ in die Resolution aufzunehmen.

Ich bin überzeugt, daß die Arbeiter der Entente-Staaten gewiß nicht wollen, daß ihre Berufskollegen in den Ländern der ehemaligen Mittelmächte durch solche mutwillige Mißdeutung der Vertragspunkte in Arbeitslosigkeit gestürzt werden.

Andererseits ist natürlich auch in diesen Staaten niemand der Ansicht, daß der Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Gebiete nicht stattfinden soll. Es fragt sich nur, auf welche Weise diese Wiedergutmachung geschehen soll: ob zugunsten der Kapitalisten oder der Arbeiter. Wenn die kapitalistische Klasse der Siegerstaaten die Arbeiter der besiegten Länder in ihren Frondienst zwingt, so wird selbstverständlich auch der Lebensstandard der Arbeiter in den Siegerstaaten herabgedrückt. Erinnern wir uns nur als ein Beispiel unter vielen an die deutschen Kohlenlieferungen an Frankreich, die Deutschland infolge der Bestimmungen des Friedensvertrages leisten mußte und die für die englischen, belgischen sowie auch für die französischen Bergarbeiter Arbeitslosigkeit im Gefolge hatten.

Aber trotzdem sehen wir natürlich alle ein, daß eine Lösung unbedingt gefunden werden muß. Wir sind für eine gerechte Wiedergutmachung, nicht aber für eine von Rachegeist und kapitalistischer Profitsucht geleitete Ausbeutungspolitik.

Der Internationale Gewerkschaftsbund hat auf einer eigens zu diesem Zweck einberufenen allgemeinen Gewerkschaftskonferenz am 31. März und 1. April zur Frage des Wiederaufbaues und der Wiedergutmachung Stellung genommen. Die Vorschläge dieser Internationalen Gewerkschaftskonferenz liegen vor. Wir sollten diese Forderungen unterstützen.

Ich möchte vorschlagen, daß ein Zusatz zur Resolution 6 angenommen wird, worin es heißt:

„Der in Genf am 18. April 1921 usw. tagende Internationale Transportarbeiterkongreß schließt sich den vom Internationalen Gewerkschaftsbund in seiner Sitzung vom 14. und 15. März und auf der Internationalen Gewerkschaftskonferenz vom 31. März und 1. April gefaßten Resolutionen über die Wiedergutmachung an.“

Guinchard (Französischer Transportarbeiterverband): „Wir sind gegen jede Vernichtung von Kriegsmaterial, das für die Friedensindustrie von Wert sein könnte, aber eine Resolution über die Friedensverträge muß auch festlegen, was geschehen soll, um *unsere* verwüsteten Gebiete in Frankreich und Belgien wiederaufzubauen! Werdet Ihr zugeben, daß die deutsche Regierung sich zurückzieht und sich ihren Pflichten uns gegenüber entzieht? Wir haben gestern für die Resolution gegen den Militarismus gestimmt; aber nur wenn die deutschen Genossen uns sagen, was sie tun, in welcher Weise und inwieweit sie ihren Einfluß bei der deutschen Regierung aufbieten werden, um auch den Wiederaufbau unserer verwüsteten Gebiete durchzusetzen, nur dann können auch wir zu ihren Gunsten den nötigen Druck auf unsere Regierung ausüben. Ich beantrage daher, daß eine Kommission diese Frage behandelt und allen möglicherweise sich ergebenden Schwierigkeiten genau Rechnung trägt.“

Schumann (Deutscher Transportarbeiterverband): Guinchard hat ganz recht, wenn er sagt, daß eine Erklärung der deutschen Kameraden nötig ist, worin sie sagen, was sie zu tun gedenken, um den Wiederaufbau zu bewerkstelligen. Das braucht aber heute nicht noch einmal gesagt werden, denn solch eine Erklärung liegt ja bereits vor; die deutschen Organisationen haben das alles bereits in Amsterdam in der Konferenz über die Wiederaufbaufrage erklärt und festgestellt. Ähnliche Vorschläge sind sogar schon lange vor der Amsterdamer Konferenz bei den Ententeregierungen eingebracht und vorlegt worden. Es wurde aber keiner der Anträge berücksichtigt oder auch nur in Erwägung gezogen. Alle sind von den leitenden Kreisen in Frankreich zurückgewiesen worden, weil die französischen Kapitalisten aus dem Wiederaufbau offenbar ein Geschäft machen wollen. Wir haben wiederholt Versuche unternommen, aus denen unser guter Wille unbedingt zu erkennen war. Wir können im Augenblick keine konkreten Vorschläge bringen, sondern uns nur auf die Amsterdamer Beschlüsse berufen, worin festgestellt wurde, daß alle Arbeiter — auch die deutschen — alle ihre Kraft daran setzen müssen und daran setzen werden, um den Wiederaufbau der verwüsteten Gebiete auf der Grundlage der Amsterdamer Beschlüsse zu bewerkstelligen."

Der Vorsitzende (Bidegaray): Ich glaube, daß sowohl Guinchard als auch Schumann die Frage nicht so gestellt haben, wie sie gestellt werden sollte. Beide sind derselben Ansicht. Guinchard irrt jedoch, wenn er glaubt, daß die deutschen Arbeiter nicht versucht haben, den Wiederaufbau der zerstörten Gebiete zu veranlassen; und Schumann hat gleichfalls unrecht, wenn er annimmt, daß die französischen Arbeiter nicht alles getan haben, um auf Annahme eines gemeinsamen Planes zu dringen.

Was wir von der deutschen Gewerkschaftszentrale verlangen müssen, ist, daß sie ihrer Regierung keine *theoretischen*, sondern *praktische* Vorschläge für die Wiederaufbaufrage unterbreitet, damit die deutsche Regierung endlich auch einen konkreten Plan für die Wiedergutmachung vorlege. Es handelt sich nicht um eine theoretische Prinzipiensache, sondern darum, daß acht Millionen Menschen endlich wieder ein Obdach finden!

Schumann: Es ist mir nicht eingefallen, den französischen Gewerkschaften auch nur im entferntesten einen Vorwurf zu machen. Ich weiß, daß die französischen Arbeiter — ebenso wie die deutschen — für den Wiederaufbau sind und sich dafür eingesetzt haben. Nun verlangen die Genossen Bidegaray und Guinchard heute, daß wir auf die deutsche Regierung den dazu nötigen Druck ausüben. Die deutschen Organisationen haben dies seit Abschluß des Friedens getan, aber sie konnten von der Regierung auch nicht Unmögliches verlangen. Die deutsche Regierung hat übrigens wiederholt bei der französischen Regierung konkrete Vorschläge eingebracht, die aber zum größten Teil bis heute gar nicht beantwortet wurden. Es scheint, daß die französische Regierung sie nicht akzeptieren will, um zu verhindern, daß die Arbeiter Deutschlands und Frankreichs zusammenarbeiten.

Malien (Belgischer Eisenbahnverband): Guinchard, Schumann und Bidegaray haben alle drei versucht, vom Standpunkt ihres Landes aus die Frage zu klären und präzisieren. Es handelt sich aber hier darum, die Frage von einer höheren, einer internationalen Plattform aus zu betrachten. Wir wissen, daß wir alle *gemeinsam* kämpfen müssen gegen die reaktionären, auf kapitalistisch-nationalistische Profitsucht gerichteten Tendenzen, die so ziemlich in jeder Regierung verkörpert sind.

Die angerichteten Schäden müssen vorerst wieder gut gemacht werden. Wir wissen, daß die deutschen Arbeiter viel gelitten haben, daß der verlorene Krieg ihnen außerordentliche Lasten aufgebürdet hat; aber auch wir haben durch den Krieg gelitten. Ich bin daher dafür, daß beiderseits alles getan werde, um den Geist der Rache und Wiedervergeltung nicht mutwillig von neuem zu wecken und großzuziehen. (Beifall)

Der Vorsitzende (Bidegaray) beantragt hierauf folgendes Amendement zur Resolution 6:

„Der Kongreß nimmt Kenntnis von den Verträgen, die unter der Ägide des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Amsterdam seitens der deutschen, französischen, belgischen und englischen Gewerkschaftszentralen abgeschlossen wurden und die den Wiederaufbau der verwüsteten Gebiete betreffen. Er fordert die interessierten Organisationen auf, bei ihrer Regierung und ihren Ländern alle notwendigen Schritte zu unternehmen, damit die Bestimmungen dieser Verträge in kürzester Frist ausgeführt werden.“

Hierauf wird über Resolution 6 und die von der französischen Delegation eingebrachte Resolution über den Friedensvertrag abgestimmt, und beide werden einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende ersucht nunmehr, die Behandlung der eingebrachten Anträge für einige Minuten zu unterbrechen, um indessen Punkt 6 der Tagesordnung zu erledigen und den

Bericht der Kassenkontrollkommission
entgegenzunehmen.

Er verliest die von dieser Kommission abgegebene Erklärung:

„Die unterzeichnete Kontrollkommission hat den Kassabericht für das Jahr 1920 und die Bücher und Belege kontrolliert und miteinander in Übereinstimmung gefunden. Der vorliegende Kassabericht wurde richtig befunden, und es wird der Antrag gestellt, der Verwaltung das Absolutorium zu erteilen.

Gezeichnet: F. J. Maynard (Großbritannien), J. Toulouse (Frankreich),
Tomschick (Österreich).

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

Fimmen (Internationaler Sekretär) erinnert hierauf an den Brief des Präsidenten Robert Williams und schlägt vor, denselben durch ein Dankestelegramm zu beantworten. Dieser Antrag wird einstimmig angenommen und hierauf an den Vorsitzenden Robert Williams folgendes Telegramm abgesandt:

„Die auf dem Internationalen Transportarbeiterkongreß in Genf am 18. April und den folgenden Tagen versammelten Kollegen bedauern, daß Sie nicht in ihrer Mitte weilen können, um die Verhandlungen zu leiten, und danken Ihnen herzlichst für Ihre briefliche Begrüßung. Mehr als 2½ Millionen Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute sind auf dem Kongreß vertreten, sie sind einig in dem festen Entschluß, den Kampf um die Befreiung der Arbeiterklasse fortzuführen und ihre Kraft in den Dienst der Verwirklichung des Sozialismus zu stellen.

Im Namen des Kongresses:

Edo Fimmen, Sekretär.“

Der Sekretär teilt ferner die Namen einiger neu angekommener Delegierten mit. Es sind dies die Genossen:

Bratschi (Vertreter des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes),

Kolb (Vertreter der Steinarbeiter-Internationale und

Büchi (Vertreter des Internationalen Sekretariats der Arbeiter in der Lebens- und Genußmittelindustrie).

Ferner ist von dem Sekretär des Internationalen Metallarbeiterbundes, Genossen Ilg, folgendes Telegramm eingetroffen:

„Werte Kollegen! Zu meinem aufrichtigen Bedauern bin ich durch einen schweren Konflikt, der in der Schweizer Maschinen- und Metallindustrie infolge des Versuches der Unternehmer, die Löhne herabzusetzen, auszubringen droht — verhindert, an Eurem Kongreß teilzunehmen. Im Namen des Internationalen Metallarbeiterverbandes sende ich Euch meine kameradschaftlichen internationalen Grüße! Eine gewaltige humanitäre und sozialistische Aufgabe liegt dem internationalen Proletariat ob. Die Transportarbeiter können versichert sein, daß unsere 3½ Millionen organisierten Metallarbeiter von den Gefühlen internationaler Solidarität durchdrungen sind; daß sie fest entschlossen sind, mit aller Kraft den großen Kampf um die Befreiung der Arbeiterklasse zu führen! Vollen Erfolg Eurem Kongreß und brüderliche Grüße!

Ilg, Sekretär des Internationalen Metallarbeiterbundes.“

Der Sekretär beantragt, auch an Ilg ein Dankestelegramm zu richten, und den Schweizer Metallarbeiterverband darin zum Weiterkampf zu ermutigen.

Da der Kongreß zustimmt, wird an den Sekretär des Internationalen Metallarbeiterbundes folgendes Telegramm gerichtet:

„Wertes Kollege!

Im Namen des Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation danke ich Ihnen herzlich für Ihre telegraphischen Grüße. Im Namen der hier versammelten Vertreter von 27 Organisationen der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute sende ich Ihnen, als dem Vertreter der Kollegen aus der Metallindustrie, meine warmen sozialistischen und internationalen Grüße. Den Schweizer Kollegen sprechen wir unsere volle Sympathie in ihrem soeben ausgebrochenen Kampf aus. Es lebe die internationale Verbrüderung der Arbeiterschaft!

Im Auftrage des Kongresses:

Edo Fimmen, Sekretär.“

Der *Vorsitzende* erklärt hierauf, die Unterbrechung dazu benutzen zu wollen, um auch gleich den Bericht der zu Punkt 3 der Tagesordnung bestimmten *Mandatprüfungskommission* entgegenzunehmen.

Jochade (Deutscher Eisenbahnverband): Die Mandatprüfungskommission hat festgestellt, daß auf dem Kongresse von den 37 Organisationen mit zusammen über 2 768 000 Mitgliedern, die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation heute bereits angeschlossen sind, auf diesem Kongresse 26 Organisationen aus 12 verschiedenen Ländern durch 75 Delegierte vertreten sind, die insgesamt eine Zahl von 2 171 591 Mitglieder repräsentieren.

Von diesen sind nur zwei nicht stimmberechtigt; und zwar: der vierte Delegierte der französischen Transportarbeiter-Organisation (*Fédération Nationale des Moyens de Transport*), von der nach ihrer Mitgliederzahl nur drei Delegierte stimmberechtigt sind; und der zweite Delegierte des Dänischen Transportarbeiter-Verbandes (*Dansk Transportarbejder Forbund*), der nur auf einen Delegierten Anrecht hat.

Außerdem sind hier anwesend:

der Genosse Edo Fimmen, der das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vertritt,

und als Gäste die Genossen:

H. Molin (für den Verband der Schwedischen Lokomotivführer),

J. Oudegeest (für den Internationalen Gewerkschaftsbund),

T. Shaw (für das Internationale Sekretariat der Textilarbeiter),

L. Maier (für das Internationale Sekretariat der Post-, Telephon- und Telegraphen-Angestellten).

Letztere Organisation, die noch nicht seit langem besteht, zählt heute bereits eine halbe Million Mitglieder, und wir begrüßen es mit großer Freude, daß diese Organisation, die mit unseren Berufsgruppen so viele Berührungspunkte und gemeinsame Interessen hat, sich hat vertreten lassen.

Der Bericht der Mandatprüfungskommission wird einstimmig angenommen.

Der *Vorsitzende* nimmt hierauf die Diskussion der eingebrachten Anträge wieder auf und bringt Resolution 7, die folgenden Wortlaut hat, zur Behandlung:

Resolution über den Freihandel.

„In Erwägung, daß die den freien Warenaustausch zwischen den einzelnen Ländern behindernden künstlichen Beschränkungen wie Schutzzölle, Hafensperre, Kontrolle und Einfuhrverbote, die Arbeit der Transportarbeiter in ungünstiger Weise beeinflussen,

erklärt sich der Kongreß für die Aufhebung aller derartigen Beschränkungen, indem er die Einführung des Weltfreihandels fordert, wodurch der freie Austausch der Güter befördert, die künstlichen Monopole beseitigt, eine Stabilisierung der Preise ermöglicht und gleichzeitig alle jene wirt-

schaftlichen Faktoren beseitigt würden, die heute die Handels- und Zollkriege, sowie den Militarismus begünstigen.“

(Antrag der „National Transport Workers' Federation“, Großbritannien)

Bevin (England) unterstützt diese von seiner Organisation eingebrachte Resolution: „Die Engländer hätten in Anbetracht der Valutadifferenz im Augenblick ja höchst wenig Ursache, einen solchen Antrag zu stellen. Trotzdem sind wir der Ansicht, daß alles ausgeschaltet werden muß, was Anlaß zu Kriegen, zu Mißgunst und Konkurrenzneid zwischen den Völkern gegeben hat. Die Zollgrenzen haben von jeher die Gegensätze zwischen den Nationen verschärft; mit dem Fallen der Zollgrenzen fallen viele nur darauf zurückzuführende Reibungspunkte fort. Wenn die Internationale Transportarbeiter-Föderation sich bemüht, für den freien Warenaustausch ohne Zolltarif einzutreten, wird dies für die Solidarität, die Verständigung und die Beziehungen zwischen den Völkern einen großen Vorteil bedeuten.“

Ich möchte noch hinzufügen, daß der Kongreß, wenn diese Resolution angenommen wird, sich nicht bloß für den freien Warenaustausch, sondern auch für den freien Personenverkehr und die Aufhebung aller diesbezüglich noch bestehenden Einschränkungen einsetzen sollte.“

Weigl (Österreich) schlägt vor, das Wort „Welthandel“, das von kapitalistischer Seite so mißverstanden werden könnte, als wolle man das Staatsmonopol zugunsten der Kapitalisten aufheben, durch die Worte „freier Warenaustausch“ zu ersetzen.

Bevin (England) meint, daß diese Auffassung ohnehin aus dem weiteren Wortlaut der Resolution deutlich hervorgehe, ist aber bereit, diese Abänderung zu akzeptieren.

Der *Vorsitzende* bringt die Resolution 7 zur Abstimmung, die einstimmig angenommen wird.

Hierauf wird die vom holländischen Eisenbahnverband eingebrachte *Resolution 8* auf die Tagesordnung gesetzt, die folgendermaßen lautet:

8. Resolution über die Ausbreitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Der Kongreß möge sich für die Aufnahme des Post-, Telephon- und Telegraphenpersonals in die Internationale Transportarbeiter-Föderation, eventuell als separate Gruppe, aussprechen.

(Niederl. Eisenbahnverband.)

Nathans (Holland) begründet die Notwendigkeit eines engeren Zusammenschlusses zwischen den P. T. T. Angestellten und den in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation organisierten Arbeitern. Er weist auf die Organisationsverhältnisse in Deutschland hin, wo die P. T. T. und Transportarbeiter im „Verkehrsbund“ bereits zusammen organisiert sind; ferner in Belgien, wo in dem „Syndicat National du Personnel des Cheminots, Postes, Téléphones, Télégraphes et Marine de Belgique“ die gemeinsame Organisation dieser Berufsgruppen national gleichfalls bereits vollzogen ist.

Es liegt auf der Hand, daß bei einem Streik einer der beiden Berufsgruppen, sagen wir z. B. der Postbeamten, leicht die Transportarbeiter zur Verrichtung der verweigerten Arbeit herangezogen werden können (wie zur Beförderung von Paketen usw. usw.), und umgekehrt könnte dies natürlich ebensogut vorkommen.

Wir sollten es nicht erst zu solchen Schwierigkeiten kommen lassen, sondern sofort in Ruhe und Freundschaft mit der P. T. T.-Internationale verhandeln, damit auch die Postangestellten, ebenso wie die Eisenbahner und Seeleute innerhalb der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ihren Platz einnehmen können.

L. Maier (Sekretär der P. T. T.-Internationale) dankt für das Interesse, das seiner jungen Organisation entgegengebracht wird. Wir haben von Anfang an eine Annäherung unserer Internationale an die Internationale Transportarbeiter-Föderation für überaus wünschenswert gehalten. Wie notwendig das Zusammenarbeiten dieser beiden Berufsgruppen ist, hat sich auch gelegentlich des Boykotts gegen Ungarn gezeigt.

Aber wir glauben doch, daß dieser Anschluß nicht sofort vollzogen werden kann. Es tut nicht gut, ein ganz junges Wesen mit einem alten erfahrenen Manne zu verheiraten. Lassen Sie uns erst ein wenig älter werden; uns entwickeln, unsere Organisation etwas mehr stärken und ausbauen! Bei aller Gemeinsamkeit gibt es zwischen uns doch feine Unterschiede. Auch wir sind Transportarbeiter; nur ist das, was wir transportieren, anders geartet: wir transportieren vor allem Gedanken (in Briefen, Drucksachen usw.) oder Gespräche (wie per Telephon). Daß die in unserer Organisation vertretenen Berufsgruppen mit Ihnen zu den unentbehrlichsten Gliedern des Staatsorganismus gehören, wissen wir. Wir müssen aber vorerst Zeit haben, uns zu entwickeln, uns selbst zu festigen; dann glaube ich bestimmt, daß wir etwa wie die Eisenbahner, die Hafen- und Dockarbeiter oder die Seeleute als eine eigene Sektion oder Berufsgruppe früher oder später unseren Platz in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einnehmen und dort landen werden, wo der Genosse Nathans und wir alle hoffen.

Der Vorsitzende schlägt vor, daß die Resolution an den Generalrat überwiesen werde, der zu erwägen hat, wann und auf welche Weise ein Einvernehmen erzielt und eine gemeinsame Basis gefunden werden könne. „Wir wollen keine Entwicklung überstürzen. Wenn die P. T. T.-Angestellten sich uns anschließen wollen, so mögen sie überzeugt sein, daß wir sie jederzeit gerne und mit offenen Armen bei uns aufnehmen und als Mitkämpfer in den Reihen der I. T. F. begrüßen werden.“ (Allgemeiner Beifall)

Hierauf wurde die Sitzung vertagt.

Dritter Tag.
Mittwoch, den 20. April 1921.

Spezialkonferenz der Eisenbahner

*Einberufen vom Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,
abgehalten in Genf am 20. April 1921.*

Genosse *Bidegaray* (Frankreich) führt den Vorsitz und eröffnet die Tagung mit der Mitteilung, daß vorerst auf dem Gütergeleise des Bahnhofes Genf-Cornavin eine automatische Kuppelung, System Boirault, vorgeführt werden solle. „Dieses System,“ führt er aus, „ist in Frankreich im Jahre 1913 während sechs Monaten ausprobiert und auf 7000 Apparaten angebracht worden. Im Jahre 1914 wurde ein Kredit von acht Millionen von der Kammer bewilligt, um diese Sicherheitsvorkehrung auf breiterer Basis allgemein durchzuführen; doch konnte der Beschluß infolge des kurz darauf ausbrechenden Krieges nicht verwirklicht werden. Gegenwärtig ist diese automatische Kuppelung auf der Linie Paris—Invalides—Versailles in Anwendung, und es wäre sehr empfehlenswert, wenn auch die Eisenbahner anderer Länder, die an der Einführung solcher Sicherheitsvorkehrungen das größte Interesse haben, sich für die Verallgemeinerung und internationale Einführung des Systems Boirault einsetzen wollten.

Sämtliche Anwesenden werden hiermit aufgefordert, der Demonstration dieses Systems beizuwohnen.“

* * *

Nachdem Genosse *Bidegaray* auf dem Bahnhof Genf-Cornavin den Mitgliedern der Eisenbahnerkonferenz das von ihm empfohlene System vorgeführt hat, tritt die Konferenz um 11 Uhr wieder zusammen.

Nathans (Holland) ergreift als erster das Wort und unterstützt folgenden von seiner Organisation eingebrachten Antrag :

Resolution 19 über die Mitbestimmung.

„Das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation möge eine Untersuchung einleiten über den Umfang des Mitbestimmungsrechtes

des Eisenbahnpersonals bei der Feststellung der Arbeitsbedingungen und an der Betriebsleitung in den verschiedenen Ländern und das Resultat den angeschlossenen Verbänden zur Kenntnis bringen.“

„Dieser Antrag“, führt er aus, „bedarf eigentlich kaum einer näheren Erklärung, da sein Sinn und Zweck deutlich und jeder von Ihnen gewiß von der Wichtigkeit dieser Frage überzeugt ist. Bei uns in Holland hat die Regierung großen Einfluß auf die Leitung der Eisenbahnen, deren Betrieb zwar noch in Händen einer jetzt fusionierten privaten Gesellschaft ist, über welche die Regierung jedoch eine gewisse Kontrolle ausübt. Seit dem Streik vom Jahre 1903 müssen die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner von der Regierung gutgeheißen werden. Wie wir es in unserem von Fimmen in Nr. 1 der I. T. F.-Dokumente publizierten Bericht dargelegt haben, müssen alle Ergänzungen, Änderungen usw. des Lohntarifs heutzutage einem Komité vorgelegt werden, dessen Vorsitzender vom einschlägigen Departement, dem „Ministerie van Waterstaat“, ernannt wird und in dem die anerkannten Organisationen und die Eisenbahndirektion gleich viel Vertreter haben. Bei jeder Anordnung der Lohn- und Arbeitsbedingungen muß erst das Gutachten dieses Lohnkomités eingeholt werden.

Gegenwärtig hat die Regierung einen Gesetzentwurf beschlossen, wonach alle Aktien der Eisenbahn-Gesellschaften angekauft und hierauf eine Verwaltungskommission von elf Mitgliedern gebildet werden soll, deren fünf von der Gesellschaft und sechs von der Regierung ernannt werden.

Unser Verband strebt das vollständige Mitbestimmungsrecht an und verlangt als Übergangsmaßregel das Recht, gleichfalls Delegierte in dieses Komité zu entsenden.

Wir halten es für überaus nützlich und interessant, zu erfahren, inwiefern und in welchem Maße auch in anderen Ländern das Mitbestimmungsrecht der Eisenbahner auf die Betriebsleitung sowie auf die Regelung der Arbeitsbedingungen durchgeführt wurde. Dies wird uns auch für unseren Kampf um die Sozialisierung gut zustatten kommen.“

Scheffel (Deutschland) betont gleichfalls die Notwendigkeit, über den Umfang des Mitbestimmungsrechtes der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern möglichst genau orientiert zu sein.

„Wie in der Frage der einheitlich geregelten Arbeitszeit“, führt er aus, „so soll auch auf diesem Gebiet Einheitlichkeit zustande gebracht werden. Bis vor ganz kurzer Zeit hatten wir in Deutschland noch kein Vereinsrecht. Erst nach dem Kriege wurde uns dieses Recht vollständig zuerkannt. Zwischen der Organisation und dem Reichseisenbahnminister besteht heute ein Tarifvertrag, der alle die Arbeiter betreffenden wichtigsten Punkte umfaßt. Bei den Beamten werden die Gehälter nach dem Reichsbesoldungsgesetz, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Arbeiter hingegen in gegenseitigen Kollektivverträgen geregelt.

Für das Fahrpersonal beträgt die Arbeitszeit monatlich 208 Stunden, d. h. durchschnittlich acht Stunden täglich. Der Achtstundentag ist tariflich festgelegt, aber hier und da wird versucht, ihn uns wieder zu nehmen. Man beruft sich dabei auf die Schwierigkeiten der ganzen wirtschaftlichen Lage,

das ungeheure Defizit der Eisenbahnverwaltung, und versucht, uns unter Hinweis auf alle diese Erscheinungen die schwer errungenen Erfolge wieder zu entreißen. Aber wir lassen uns den Achtstundentag nicht mehr nehmen, lassen uns die so mühsam und schwer errungenen Fortschritte nicht mehr rauben. Wir wenden uns daher im Prinzip gegen Überstunden, auch gegen bezahlte, obgleich dieselben im gegenwärtigen Übergangsstadium manchmal kaum zu vermeiden sind. Was wir wollen, ist: feste Löhne und gleitende Teuerungs- und Kinderzulagen, welche letztere natürlich entsprechend den allgemeinen Kosten der Lebenshaltung verändert werden müssen.

Die Lösung der wirtschaftlichen Frage muß Aufgabe der Gewerkschaften bleiben, und dem Betriebsrätewesen muß mehr Aufmerksamkeit und Einfluß als bisher eingeräumt werden. Die Betriebsräte haben vor allem darüber zu wachen, daß die Bestimmungen der Verträge nicht umgangen werden und müssen auch in allen sonstigen Fragen des Betriebes und der Verwaltung die Überwachung und Kontrolle ausüben können. So z. B. sollen sie auch beim Ankauf der Materialien mitzusprechen haben, weil gerade hierbei die Gefahr besteht, daß bei solchen großen Aufträgen einzelne Leute sich auf Kosten des Volkes bereichern. Bei diesen Ankäufen herrschen oft große Mißstände, weil man sich trotz aller Klagen über die Unwirtschaftlichkeit des Betriebes nicht dazu entschließen kann, den Einkauf mehr zu zentralisieren. Daher kommt es, daß die einzelnen Stellen zu oft ganz verschiedenen Preisen einkaufen und überdies oft überflüssiges Material angeschafft wird, — Übelstände, denen durch eine einheitliche Leitung und Überwachung dieser Einkäufe leicht abzuhelpen wäre. Auf diese unökonomische, weil nicht genug einheitliche Methode ist es auch zurückzuführen, daß die Tarife, die selbstverständlich u. a. von den Preisen des Materials abhängig sind, auf den einzelnen Bahnen ganz verschieden sind. Die meisten Bahnen von irgendwelcher Bedeutung sind heute wohl Staatsbahnen, nur wenige sind immer noch in Händen privater Gesellschaften. Bei den Privatbahnen sind die Tarife zumeist höher als bei den Staatsbahnen.

Wir wissen, daß wir unser Mitbestimmungsrecht in diesen wichtigen Dingen unbedingt durchsetzen müssen. Die Arbeiter haben heute bereits auf die ganze Leitung, soweit die Verhältnisse sie selbst betreffen, bestimmenden Einfluß; die heutigen Beamtenausschüsse dagegen noch fast gar nicht. Doch auch hier bereitet sich allmählich die Umwandlung dieser Ausschüsse in Beamtenräte vor.

Wir geben eine separate Zeitung heraus, die die Betriebsräte und künftig auch die Beamtenräte über alle Fragen des Betriebes und der Verwaltung auf dem laufenden hält. Auch der Austausch von Fachblättern mit anderen Ländern wird mehr und mehr verbreitet. Ich bin aber der Ansicht, daß dieser Austausch sich nicht bloß auf Zeitungen, Statuten usw. beschränken sollte, vielmehr sollten wir auch einander über alle Erlässe und Gesetze, überhaupt über alles, was die Fragen des Arbeitsrechtes, des sozialen und hygienischen Fürsorgewesens usw. betrifft, informieren.

Große Bedeutung wird bei uns ferner der Lehrlingsfrage zugewendet. Wir geben eine besondere Lehrlingszeitung heraus, und unsere Betriebsräte

haben darüber zu wachen, daß die Lehrlinge sowohl handwerklich als auch technisch eine gute Ausbildung erhalten.

Allen diesen Fragen fällt meiner Überzeugung nach eine ungeheure Bedeutung zu, denn wir müssen in alle Gebiete des Betriebes und der Verwaltung eingeweiht sein, ehe wir den Schritt zur Sozialisierung machen können. Nur dann werden wir im entscheidenden Moment den Betrieb auch wirklich zum Nutzen der Arbeiterschaft übernehmen und mit Erfolg weiterführen können.“

Allgöwer (Schweiz) schließt sich der Ansicht seiner beiden Vorredner an und zeigt an der Hand der Entwicklung in der Schweiz, wie auch hier Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht Schritt für Schritt erweitert wurden. „Der Generalstreik von 1918, der nach drei Tagen ohne eigentliches Resultat abgebrochen wurde, hat für das Personal dennoch verschiedene große Vorteile zur Folge gehabt; so z. B. wurde ein engerer Kontakt zwischen Organisation und Verwaltung hergestellt; die Organisation entsendet seither selbst ihre Vertreter in die Personalkommission und hat auch das Mitbestimmungsrecht für die Wahl in den Nationalrat und in den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen usw.

Großen Schwierigkeiten ist bei uns die Einführung des Achtstundentages ausgesetzt. So faßte der Bundesrat den Beschluß, die Einführung bezw. Aufrechterhaltung des Achtstundentages von dem Ergebnis eines für Oktober 1920 ausgeschriebenen Volksreferendums abhängig zu machen. Unsere Organisation widersetzt sich allen derartigen Angriffen auf unsere mühsam erkämpften Errungenschaften auf das entschiedenste; auch gegen bezahlte Überstunden, die immer eine Bedrohung und Umgehung des Achtstundentages bedeuten werden, sowie gegen die für verschiedene Kategorien immer noch geltenden Ausnahme, wonach bei diesen die Maximalarbeitszeit auf neun Stunden verlängert werden kann, was eigentlich auch nur eine Sabotage des Achtstundentages darstellt.

Zur Wahrung der Rechte des Personals, Überwachung des Achtstundentags usw. besteht eine paritätische Kommission, in der Unternehmer und Personal die gleiche Anzahl Stimmen (7 zu 7) und Rechte haben. Bis vor kurzem war unser Einfluß darin infolge der Zersplitterung in Kategorieverbände usw. noch nicht so stark als notwendig gewesen wäre. Doch ist derselbe, seit die Kategorieverbände sich zu einer allumfassenden Organisation geeint haben, entschieden gestärkt und erweitert worden.“

Zum Schluß erklärt sich Genosse Allgöwer noch nachdrücklich für möglichst schnelle Durchführung der eingebrachten Anträge, um die Ergebnisse der Erhebungen sobald als möglich nutzbringend verwerten zu können.

Jochade (Deutschland): „Es ist bis heute bereits verschiedenes Material gesammelt worden, das uns sicher, wenn es überprüft und studiert wird, gleichfalls gute Dienste leisten kann. Wir sollten uns aber nicht auf die etwas zu allgemein gehaltene Resolution 19 beschränken, vielmehr möchte ich vorschlagen, daß wir möglichst rasch einen Fragebogen hierüber ausschicken und das Ergebnis den Organisationen der verschiedenen Länder zur Verfügung stellen sollen. Ferner wird es gut sein, in jedem Lande

einen speziellen Delegierten zu bestimmen, der den Informationsdienst zwischen den verschiedenen Ländern zu besorgen und sich insbesondere mit den internationalen Aufgaben zu befassen haben wird.“

Die Konferenz erklärt sich einstimmig für die Annahme der Resolution sowie für eine Befürwortung der von Jochade angeregten Vorschläge.

Zum Schluß verweist noch Genosse

Ortmann (Deutschland) auf die Verhältnisse bei den Privat-Straßenbahnbetrieben, wo bereits ein ausgedehntes Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht erzielt wurde. „Heute, da sich die Kommunalisierung durchsetzt, wird von den Gemeindebehörden vielfach versucht, diese Errungenschaft wieder illusorisch zu machen. Ich spreche die Hoffnung aus, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation auch die Forderungen der Straßenbahner nach Kräften unterstützen wird.“

Nachdem die Tagesordnung der Eisenbahnerkonferenz hiermit erledigt ist, ergreift Genosse

Jochade das Wort, um dem Vorsitzenden, Genossen Bidegaray, für die überaus lehrreiche Demonstration des automatischen Kuppelungssystems zu danken.

Die Konferenz bestimmt, daß Genosse *Jochade* das Referat über die Ergebnisse der Konferenz in der am nächsten Tage stattfindenden Plenarsitzung übernehmen solle.

Hierauf erklärt der Vorsitzende, Genosse *Bidegaray*, die Eisenbahnerkonferenz für geschlossen.

N. Nathans, *Schriftführer.*

Spezialkonferenz der Hafen- und Transportarbeiter zu Lande

Einberufen vom Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,
abgehalten in Gent am 20. April 1921.

Der Vorsitzende *Bevin* schlägt vor, die Konferenz in eine Spezialkonferenz für die Hafenarbeiter und eine Konferenz für die Transportarbeiter zu Lande zu scheiden.

Vignaud unterstützt den Vorschlag. Nachdem *Hof* und *Schumann* gegen ihn gesprochen, wird der Antrag mit Stimmenmehrheit abgelehnt.

Als erster Punkt gelangt zur Behandlung Resolution 11, über die Normalisierung der Arbeitsbedingungen, eingebracht vom Zentralverband der Transportarbeiter Hollands:

Hof gibt einen erläuternden Kommentar.

Bevin bemerkt, daß nicht nur Europa, sondern auch Australien und Amerika berücksichtigt werden müssen.

Die wichtigen Arbeitergruppen des Transportgewerbes dieser Weltteile müssen für die I. T. F. gewonnen werden. Redner schlägt daher vor, eine Hafenarbeiterkonferenz in Vancouver Island, Kapstadt oder in einer andern günstig gelegenen Stadt abzuhalten.

Hähnel bemerkt, daß die Fühlung zwischen den Delegierten der Hafenarbeiter der verschiedenen Länder zurzeit eine geringere ist als früher. Internationale Besprechungen wären sehr erwünscht. In Deutschland erklären die Unternehmer, in keine Verbesserung der Arbeitsbedingungen einwilligen zu können, weil die Arbeitsbedingungen in England schlechter seien. Durch Abhaltung von internationalen Besprechungen könnte Klarheit geschaffen werden. Er ist jedoch der Meinung, daß durch die Annahme dieser Resolution die Wichtigkeit dieser internationalen Konferenzen ins richtige Licht gesetzt wird.

Demey sagt, daß der Nutzen der internationalen Konferenzen allgemein eingesehen werde. Allerdings seien regionale Konferenzen für die speziellen Hafengebiete seiner Ansicht nach vorzuziehen.

Für die Mittelmeerhäfen wurde bereits eine Hafendarbeiterkonferenz abgehalten. Wenn nötig, kann später eine internationale Konferenz einberufen werden.

Hof verteidigt den Vorschlag des Zentralverbandes und stellt fest, daß die Anregung zur Abhaltung spezieller Konferenzen für Häfen mit gemeinsamen Interessen von keiner Seite bekämpft wurde.

Gegen den Vorschlag *Bevins*, eine allgemeine internationale Konferenz abzuhalten, ist im Prinzip nichts einzuwenden. Der eine Vorschlag braucht den anderen jedoch nicht auszuschließen. Der Redner schlägt vor, vorerst nach den Anweisungen der Resolution spezielle Konferenzen für die einzelnen Gebiete abzuhalten und später eine allgemeine internationale Konferenz folgen zu lassen.

Die Resolution des holländischen Zentralverbandes wird schließlich mit der Abänderung angenommen, daß eine allgemeine internationale Konferenz vorbereitet und alsbald Gebietskonferenzen abgehalten werden sollen.

Die einstimmig angenommene Resolution hat folgenden Wortlaut:

„Die Spezialkonferenz der Transportarbeiter bringt zur Kenntnis, daß sie die Resolution 11, die vom Zentralverband der Transportarbeiter Hollands vorgeschlagen wird, angenommen hat samt der angefügten Erklärung. Außerdem hat sie folgende Resolution angenommen:

„Die Konferenz unterstützt die Resolution 11 und beauftragt den Generalrat, einen Weltkongreß der Dock- und Hafendarbeiter nach Vancouver, San Francisco, Kapstadt oder einer anderen passend erscheinenden Stadt einzuberufen und hierzu sowohl Vertreter von Nord- und Südamerika, Australien, Neu-Seeland und anderen östlichen Ländern als auch solche der europäischen Länder einzuladen, zu dem Zwecke, über die Möglichkeit gegenseitiger Hilfe und Unterstützung zu beraten. Landesorganisationen, die nicht imstande wären, die Kosten für einen Delegierten allein aufzubringen, werden eingeladen, sich mit Organisationen anderer Länder zu besprechen, um sich gemeinsam auf einen Delegierten zu einigen. Der Generalrat wird ferner ersucht, alle Landesorganisationen aufzufordern, ihm Vorschläge für die Tagesordnung dieses Kongresses einzusenden.“

Erklärung zu Resolution 11:

„Wir sind der Meinung, daß die in Resolution 11 vorgesehenen Maßnahmen unverzüglich zur Ausführung gelangen sollen und daß gleichzeitig die Vorbereitungen für den Weltkongreß der Dock- und Hafendarbeiter in die Hand genommen werden.“

Auf Vorschlag *Forstners* wird der Vorsitzende *Bevin* beauftragt, im Plenum über die für diese Konferenz vorgesehenen Vorschläge Bericht zu erstatten.

Als nächster Punkt wird behandelt Resolution 12 des schwedischen Transportarbeiterverbandes über den Achtstundentag, die Arbeitsbedingungen und die soziale Gesetzgebung:

Zur Begründung dieser Resolution erhält *Lindley* das Wort, der einen Überblick gibt über den Stand der sozialen Gesetzgebung in Schweden.

Redner empfiehlt anstelle der zu diesem Punkt bereits vorliegenden Resolution folgenden Text:

„Der achtstündige Arbeitstag könnte für die ersten fünf Tage in einen 8½stündigen verwandelt werden, unter der Voraussetzung, daß die Arbeitszeit am Sonnabend auf 5½ Stunden beschränkt wird.

Die Arbeitszeit wird vom üblichen Arbeitsbeginn morgens bis zum üblichen Arbeitsschluß nachmittags berechnet.

Arbeiter, die während des Tages angenommen werden, sollen nicht über den üblichen Arbeitsschluß hinaus arbeiten.

Überstunden sollen im Höchsthalle bis zu zwei Stunden pro Tag, acht Stunden pro Woche und 150 Stunden pro Jahr geleistet werden.

In Häfen, wo Schichtarbeit durchgeführt wird, dürfen keine Überstunden gemacht werden.“

Langkemper spricht sich gegen den Antrag *Lindley* aus. Redner ist der Meinung, daß der Vorschlag seiner allgemeinen Tendenz wegen nicht auf die Sonderkonferenz, sondern auf die allgemeine Konferenz gehört. Er müsse sich entschieden gegen eine Abweichung vom Achtstundentag aussprechen.

Weigl verweist gleichfalls darauf, daß in Österreich der Achtstundentag streng durchgeführt wird und der Vorschlag *Lindleys* daher nicht annehmbar ist.

Die Beratungen werden hierauf unterbrochen.

Nach der Pause legte der Vorsitzende an Stelle des *Lindleyschen* Antrages folgende Resolution vor:

Resolution 12:

„Der Kongreß fordert die Arbeiter aller Länder auf, den Anstrengungen der Kapitalisten, die darauf gerichtet sind, die Zahl der Arbeitsstunden zu erhöhen oder unnötige Überstundenarbeit einzuführen, Widerstand zu leisten. Er fordert besonders jene Arbeiter, deren Arbeitszeit 48 Stunden pro Woche oder acht Stunden pro Tag übersteigt, auf, alle Anstrengungen zu machen, um eine Herabsetzung der Arbeitszeit auf acht Stunden pro Tag zu erwirken. Er fordert den Generalrat auf, alles zu tun, was in seiner Macht steht, um die Überstundenarbeit abzuschaffen.

Der Kongreß richtet an die I. T. F. das Ersuchen, den Arbeitern in allen Ländern, wo diese einer Ausdehnung der Arbeitszeit Widerstand leisten oder für die Einführung des Achtstundentages kämpfen, nach bester Möglichkeit beizustehen. In Hinsicht auf alle Lohnerhöhungen und Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, welche eingeführt wurden, fordert der Kongreß die Arbeiter auf, jedem Versuch der Kapitalisten, die den Arbeitern gewährten und eingeführten besseren Arbeitsbedingungen wieder rückgängig zu machen oder die allgemeine Lebensführung zu verschlechtern, den energischsten Widerstand entgegenzusetzen.

Er fordert den Generalrat auf, Fragebogen herauszugeben, die Informationen über folgende die Dock- und Hafenarbeiter interessierenden Punkte vermitteln:

1. Zahl der Arbeitsstunden.
2. Welches ist die normale Arbeitszeit pro Tag?
3. In welchem Maße findet Überstundenarbeit statt, und wie stellen sich die hierfür angesetzten Löhne?
4. Welches ist die prozentuale Erhöhung für Stückerarbeit-Löhne im Verhältnis zu den normalen Löhnen?
5. Welches ist der durchschnittliche Tageslohn für Stückerarbeit?
6. Besteht irgendwelcher Unterschied in der Ansetzung der Löhne oder in Bezug auf die Bedingungen für die Überstundenarbeit in der Küstenschifffahrt, der Kleinen Fahrt und dem Überseehandel?
7. Löhne per Stunde? Per Tag?
8. Besteht irgendwelche garantierte Anstellungsperiode, per Tag oder per Woche?
9. Es ist das Verhältnis zwischen den Fällen anzugeben, wo Leute vorübergehend oder dauernd beschäftigt werden.
10. Welches ist die Dauer der Kollektivverträge und wann laufen dieselben ab?
11. Es ist anzugeben, welche Körperschaften oder Methoden in den entsprechenden Ländern bestehen, um die Statuten oder Abmachungen bezüglich der Zahl der Arbeitsstunden oder der Arbeitsbedingungen wirksam werden zu lassen:
 - a) Wird deren Durchführung ausschließlich durch die Gewerkschaften (Trade Unions) bewirkt?
 - b) Durch gemischte Körperschaften der Arbeitgeber und Arbeitnehmer?
 - c) Durch Regierungsdepartements, durch Beamte oder Inspektoren?"

Dieser Text wird einstimmig angenommen.

Zur Behandlung gelangt Resolution 14 des Zentralverbandes der Transportarbeiter Hollands:

Nach kurzer Debatte wird die Resolution einstimmig angenommen.

Desgleichen wird die Resolution 15 des Zentralverbandes der Transportarbeiter Hollands mit der von *Bevin* vorgeschlagenen Abänderung einstimmig angenommen.

Der endgültige Text hat folgende Fassung:

„Der Kongreß gibt der Ansicht Ausdruck, daß Maßnahmen im Interesse von Gelegenheitsarbeitern getroffen werden sollen, deren Verdienst von den Arbeitsmöglichkeiten in Häfen abhängig ist und die nur während eines Teiles des Jahres beschäftigt sind. Der Kongreß fordert die der I. T. F. angeschlossenen Arbeiterorganisationen auf, mit den Arbeitgeberorganisationen der entsprechenden Länder Verhandlungen einzuleiten, um Maßnahmen zur Einführung von „Hafenarbeits-Registrierbüros“ und zur Entschädigung von Kranken und solchen Arbeitern, die keine Arbeitsgelegenheit finden können, zu treffen. Der Ausbau aller derartigen Institutionen soll gefördert werden, und zwar u. a. in der

Weise, daß sie auch den Bedürfnissen der Gelegenheitsarbeiter entsprechen. Kopien aller derartigen Pläne sollen dem Büro der I. T. F. eingesandt werden, welches sie unter den angeschlossenen Organisationen zirkulieren lassen wird.“

Die Erläuterung zu der Resolution blieb unverändert:

Die Tagesordnung der Spezialkonferenz ist hiermit erledigt, und der *Vorsitzende* erklärt die Beratungen für beendet.

F. A. Hof, *Schriftführer*.

Spezialkonferenz der Seeleute

Einberufen vom Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,
abgehalten in Genf am 20. April 1921.

Anwesend :

J. Cotter (England); *J. Döring* und *Peter Müller* (Deutschland); *Ch. Lindley* (Schweden); *O. Nielsen* (Norwegen); *J. Brautigam* und *W. Drop* für den Zentralverband der Transportarbeiter; und *T. Bouwer* für die Niederländische Föderation der Transportarbeiter (Holland).

(*R. Guéna*, der im Auftrag der französischen Seeleute-Organisation erschienen ist, ersucht um Zulassung.

Dem Büro für diese spezielle Konferenz gehören laut Kongreßbeschuß an :

J. Döring, *Ch. Lindley* und *J. Brautigam*. Ersterer übernimmt den Vorsitz, während *Drop* zum Schriftführer gewählt wird.

Nach der Eröffnung erhält als erster Redner das Wort :

R. Guéna (Frankreich). Redner teilt mit, daß die französische Seeleute-Organisation auf dem Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nicht vertreten sei, weil sie noch der Internationalen Seeleute-Föderation angeschlossen ist. Der Redner ist jedoch von Rivelli beauftragt, zum Zwecke der Berichterstattung um Zulassung zu den Verhandlungen der Seeleute-Konferenz zu ersuchen, da die genannte Organisation aus der Internationalen Seeleute-Föderation auszutreten beabsichtigt. Anlaß zu diesem Schritt ist das Auftreten der Leitung, insbesondere die Haltung des Vorsitzenden Havelock Wilson und des Sekretärs Damm, deren Auffassungen die französische Seeleute-Organisation nicht teilen könne.

Cotter (England) wünscht Aufklärung darüber, ob Guéna von seiner Organisation ermächtigt sei, auf der Konferenz die französischen Seeleute zu vertreten.

Der Vorsitzende bemerkt, daß die Erklärung Guénas durchaus deutlich sei und die übrigen Teilnehmer gegen dessen Anwesenheit nichts einwenden könnten. Die Mitteilungen, die hier über die Absichten der französischen Seeleute gemacht wurden, seien vielmehr zu begrüßen.

Cotter (England) meint, daß diese Konferenz alles in allem eine Zeitvergeudung sei. Die Anträge, die hier behandelt werden sollen, sind bereits wiederholt auf verschiedenen Konferenzen, so u. a. auf der Konferenz in Brüssel, beraten worden. Es wäre sonach besser, diese Konferenz nicht abzuhalten.

Der Vorsitzende: Die Bemerkung Cotters kommt zu spät; es ist Beschluß des Kongresses, verschiedene die Seeleute betreffende Punkte der Tagesordnung in einer besonderen Konferenz zu behandeln. Diesen Beschluß haben wir auszuführen. Wir wollen daher lieber unsere Arbeit erledigen, statt über die Frage zu diskutieren, ob die Konferenz zu einem Resultat führen könne.

Zur Beratung stehen die Punkte 3, 16, 17 und 18 der Tagesordnung.

Cotter (England): Ich möchte erst einige Bemerkungen vorausschicken. Erstens erscheint es mir fraglich, ob hier Seeleute anwesend sind. Zweitens ist Belgien nicht vertreten. Und was die Franzosen betrifft, so bin ich nicht der Meinung, daß Guéna berechtigt ist, an den Abstimmungen teilzunehmen.

Ferner: Aus Holland sind drei Vertreter anwesend. Das scheint mir durchaus nicht im richtigen Verhältnis zur Stärke der Organisationen.

Lindley (Schweden): Diese Konferenz ist ein Teil des Allgemeinen Kongresses, und alle Bemerkungen Cotters sind belanglos.

Der Vorsitzende: Auch ich bin der Meinung, daß wir uns hier nicht damit zu beschäftigen haben, wieviel Personen für die einzelnen Länder anwesend sind. Es fragt sich einzig, ob sie Delegierte auf dem Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sind. Dies ist in der Tat bei allen Anwesenden der Fall, und sohin ist auch Guéna berechtigt, an den Abstimmungen teilzunehmen.

Guéna (Frankreich): Ich möchte darauf hinweisen, daß in Frankreich eine Organisation der Dockarbeiter und eine separate für die Seeleute besteht. Das Verhältnis zwischen den beiden ist ein freundschaftliches. Auf dem Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation verrete ich die Dockarbeiter. Ich glaube aber nicht, daß es Anstoß erregen kann, wenn ich hier den von Rivelli übernommenen Auftrag namens der Seeleute-Organisation ausführe, zumal die französischen Seeleute, wie sich zeigt, die Notwendigkeit einer einzigen Transportarbeiter-Internationale anerkennen und die Internationale Seeleute-Föderation für überflüssig erachten.

Der Vorsitzende: Ich glaube, daß alle diese Details bereits genugsam erörtert sind und wir nunmehr in die Beratung von Punkt 3 der Tagesordnung eingehen können. Die von der „National Transport Workers' Federation“ eingebrachte Resolution hat folgenden Wortlaut:

Resolution über die Unterdrückung der Rassen.

Der Internationale Transportarbeiterkongreß beglückwünscht die Arbeiter der unterdrückten Rassen zu ihrem immer deutlicher hervortretenden Willen, sich die gewerkschaftliche Auffassung zu eigen zu machen.

Er erklärt, daß alle auf die Bekämpfung des Imperialismus und Kapitalismus gerichteten Bestrebungen der Arbeiter der farbigen Rassen eine günstige Rückwirkung auch auf die Lage der Arbeiter der westlichen Völker haben und fordert diese daher auf, den erwähnten Bestrebungen jedwede Unterstützung zu verleihen.

In der Erwägung, daß eine Hebung des sozialen Niveaus und der Existenzbedingungen der schlechtest entlohnten Arbeiter nötig ist, um das Lebensniveau der organisierten Arbeiterschaft aller Länder aufrechtzuerhalten,

fordert der Kongreß alle Arbeiter auf, ohne Rücksicht auf Rassen- und konfessionelle Unterschiede, die von der Kapitalistenklasse nur benützt werden, um die Arbeiter zu entzweien und zu unterjochen, alles zu tun, was in ihrer Macht steht, und indem sie der Konkurrenz der unterentlohten Arbeit der farbigen Rassen entgegenwirken, das Lebensniveau der Angehörigen der unterdrückten Rassen zu heben und mit ihnen gemeinsam für die Abschaffung der Klassenherrschaft zu kämpfen.

Lindley (Schweden): Ich habe vorgeschlagen, diesen Punkt in einer besonderen Seeleutekonferenz zu behandeln, weil er hauptsächlich die Seeleute betrifft. Die Resolution kann jedenfalls angenommen und dem Kongreß empfohlen werden. Wir werden darüber zu wachen haben, daß sich die Unternehmer nicht der fremden Rassen als Konkurrenz gegen die europäischen Arbeiter bedienen. Da diese Resolution den Zweck verfolgt, für alle Rassen dieselben materiellen Bedingungen zu fordern, müssen wir sie auch mit allen Kräften unterstützen.

Peter Müller (Deutschland): Diese Resolution kann auch von uns angenommen werden. Ich möchte jedoch darauf hinweisen, daß ein Teil der Bemannung der aus Bremerhaven kommenden „Carolina“, als diese in South Shields ankam, von den Engländern von Bord geholt und gefangen genommen wurde.

Es handelte sich um sieben Deutsche. Wenn wir daran gehen, die farbigen Rassen zu beschützen, dann dürfen derartige Dinge auch nicht zwischen eigenen Rassenangehörigen vorkommen.

Cotter (England): Die Seeleute sind Internationalisten. Nach dem englischen Gesetz dürfen aber Fremde nicht ohne Erlaubnis in England bleiben.

Der von Müller vorgebrachte Fall ist darauf zurückzuführen, daß die deutschen Seeleute sich ohne Erlaubnis ans Land begeben haben. Zudem darf man nicht vergessen, daß der Haß in England noch nicht erloschen ist. 25 Prozent der englischen Seeleute sind im Kriege gefallen, davon 12 Prozent von der englischen Seeleute-Organisation. Ich selbst wurde, als ich in England gegen diese Behandlung der deutschen Seeleute auftrat, von der Rednertribüne geworfen. Außerdem zielt diese Resolution in der Hauptsache auf die Asiaten.

In englischen Häfen sind nicht weniger als 10 000 Farbige, die dort arbeitslos herumlaufen. Viele davon sind verheiratet und gehen nicht mehr fort aus England. Der Import von Arbeitern aus Hongkong wird von den

Unternehmern gefördert, weil die Farbigen gegen geringeren Lohn und ohne soziale Ansprüche Arbeit annehmen. Der Zustand ist derart, daß die englischen Seeleute und zum Teil auch die Hafendarbeiter nicht zu streiken wagen, da sie wissen, daß ihre Arbeit durch Farbige ersetzt wird. Auch gegen gute Entschädigung wollen diese nicht in ihre Heimat zurückkehren.

Diese Frage betrifft hauptsächlich England und Amerika. Eine Änderung dieses Zustandes kann nur herbeigeführt werden, indem für die farbigen Arbeiter dieselbe materielle Existenz gefordert wird. Ich bin dafür, diese Resolution anzunehmen und sie allen Organisationen, auch den nicht angeschlossenen, zuzusenden. Wir gewinnen dadurch eine moralische Unterstützung.

Peter Müller (Deutschland): Ich werde auf Ersuchen des Vorsitzenden auf die Angelenheit der „Carolina“ nicht weiter eingehen: wenschon ich in Abrede stellen muß, daß sich die deutschen Seeleute von Bord des Schiffes entfernt haben.

Wozu ich hinzufügen muß, daß das Vorgehen der englischen Seeleute um so unbegründeter war, als das Schiff amerikanische Fahrtbestimmung hatte.

Was die Resolution anlangt, so möchte ich bemerken, daß die Angelegenheit keine ausschließlich englische ist. Sobald sich der Handel wieder belebt haben wird, werden auch der Norddeutsche Lloyd und die Hansa-Linie, ebenso die Hamburg-Amerika-Linie trachten, mit asiatischer Bemannung zu fahren.

Guena (Frankreich): Nach französischem Gesetz sind auf den Schiffen, bei sonstiger Beobachtung der allgemein geltenden Bestimmungen, zehn Prozent Farbige zulässig. Für Frankreich spielt sonach die Frage keine große Rolle.

Lindley (Schweden): Eben darum dürfen wir nicht schlechthin von Farbigen sprechen und müssen bei der Übersetzung der Resolution den Unterschied festhalten, damit man genau weiß, was wir meinen.

Der Vorsitzende: Wenn ich die Diskussion gut begreife, bezwecken die Engländer damit eine Demonstration, die die Heranziehung dieser Gruppe von Arbeitern für die Organisation bereits in den Kolonien ermöglichen soll. Den von Lindley gemachten Einwand teile auch ich. In der deutschen Übersetzung der Resolution tritt unsere Absicht genügend deutlich hervor. Für die französische und englische Übersetzung schlage ich folgende Hinzufügungen vor:

„Résolution concernant les races opprimées et l'emploi des races asiatiques.“

„Resolution re subject races and cheap coloured and asiatic labour.“

Die Vorschläge werden angenommen.

Der Vorsitzende: Ich stelle somit fest, daß wir dem Kongreß diese Resolution zur Annahme empfehlen mit dem Hinweis, daß sie allen Seeleute- und Transportarbeiter-Organisationen zur Kenntnis gebracht werden soll.

Zur Verhandlung steht Punkt 16 der Tagesordnung. Es ist dies der Antrag des Zentralverbandes der Transportarbeiter Hollands, der empfiehlt, mit den Organisationen der Schiffsoffiziere zwecks Festsetzung der Arbeitsbedingungen in Verbindung zu treten.

Die Resolution lautet :

Resolution.

In Erwägung, daß im internationalen Seetransportgewerbe zur Festsetzung der Arbeitsbedingungen zwischen den Organisationen der Schiffsoffiziere und Seeleute ein Einvernehmen immer mehr erwünscht ist,

beauftragt der Kongreß das Exekutivkomitee, sich mit den internationalen Organisationen der Schiffsoffiziere und nötigenfalls mit den betreffenden nationalen Organisationen ins Einvernehmen zu setzen, um Verbindungen in nationaler und internationaler Hinsicht zu ermöglichen.

Cotter (England): Eine derartige Vereinbarung ist aus dem Grunde nicht möglich, weil meines Wissens keine internationale Organisation von Schiffsoffizieren besteht.

Brautigam (Holland): Wir haben die Angelegenheit auf die Tagesordnung gesetzt, weil wir in Holland die Erfahrung gemacht haben, daß bei Aktionen von einiger Bedeutung beinahe immer auch Offiziere davon betroffen werden.

Schließlich würde, wenn nicht eine Annäherung stattfindet, zwischen Offizieren und der übrigen Bemannung eine Kluft geschaffen werden, trotzdem doch beide Kategorien sich gegen denselben Unternehmer zu wehren haben. Es sind meines Wissens Schritte unternommen worden, um eine internationale Organisation von Schiffsoffizieren ins Leben zu rufen. Jedenfalls aber bestehen in beinahe allen Ländern derartige Vereinigungen und in einigen Ländern, z. B. in Holland, hat man bereits durch Schaffung von gemeinsamen Komités eine Verbindung hergestellt zwischen den Schiffsoffiziers-Vereinigungen und den Organisationen der Seeleute.

Das holländische Komité beschäftigte sich wiederholt mit Fragen der sozialen Gesetzgebung und ähnlichen Problemen, die alle Seeleute betreffen. Falls die Resolution angenommen wird, könnte sich vielleicht die Internationale Transportarbeiter-Föderation mit den einzelnen Organisationen der Schiffsoffiziere ins Einvernehmen setzen und die Initiative ergreifen, um einen möglichst regelmäßigen Verkehr in nationaler wie internationaler Hinsicht anzubahnen.

Lindley (Schweden): Gegen die Resolution selbst habe ich nichts einzuwenden, aber ich glaube nicht an die Möglichkeit eines Zusammenarbeitens mit den Offizieren. Die Kapitäne treten beinahe immer für die Interessen der Reeder ein.

Nielsen (Norwegen): In Norwegen haben wir ebenfalls ein Landeskomitee. Die Steuerleute allerdings sind weggelaufen, aber die Maschinisten sind noch darin. Das Komité beschäftigt sich nicht nur mit den Angelegen-

heiten allgemeiner Natur, sondern auch mit der Regelung von Streikangelegenheiten usw. Ich bin für die Resolution und kann noch hinzufügen, daß die skandinavischen Schiffsoffiziers-Organisationen bereits Einladungen für eine im August stattfindende Internationale Konferenz in Antwerpen erhalten haben.

Guena (Frankreich): Die Verhältnisse in Frankreich sind kein Hindernis für die Annahme der Resolution. Es bestehen derzeit noch separate Vereinigungen von Schiffsoffizieren, Maschinisten, Lotsen usw., die jedoch immer mehr miteinander in Fühlung treten und gegenseitig füreinander eintreten.

Cotter (England): In England sind wiederholt Schritte unternommen worden, um eine Verbindung mit den Schiffsoffizieren herzustellen. Im Jahre 1918 wurde denn auch u. a. die Joint-Commission für alle zur See Beschäftigten gebildet. Die Verhältnisse liegen indes so, daß die Offiziere tatsächlich nur zu uns kommen, wenn sie uns nötig haben. Im vergangenen Jahre kamen sie wohl auf die Konferenz in Genua, aber der Internationale, der die „niedrige“ Bemannung angehört, wollen sie sich doch nicht anschließen.

Gegen die Resolution habe ich nichts einzuwenden; ich möchte jedoch betonen, daß ich mir von den Bemühungen, die auf ein engeres Zusammenarbeiten mit den Schiffsoffizieren abzielen, wenig Erfolg verspreche.

Peter Müller (Deutschland): Im Jahre 1918 haben auch wir den Versuch gemacht, mit den Schiffsoffizieren zusammenzuarbeiten. Die Kapitäne und Steuerleute der Handelsmarine, ebenso die Maschinisten, sind bei uns separat organisiert. Über lohntechnische Fragen und die Lohn- und Arbeitsbedingungen finden ziemlich regelmäßig gemeinsame Besprechungen statt. Nach ihrer Rückkunft von der Konferenz in Genua erklärten sich die Offiziere der Handelsmarine für eine gemeinsame Organisation. Es ist jedoch bisher noch nicht dazu gekommen. Die Schiffer und Steuerleute der Seefischerei sind in unserem Bunde organisiert. Wir müssen jedoch sehr vorsichtig sein, denn auch hier wollen die Schiffer aus der Organisation heraus, um eine selbständige Organisation zu gründen und sich dann als solche dem Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund anzuschließen.

Der Vorsitzende: In der Diskussion sind bemerkenswerte Einwände gegen die Resolution nicht erhoben worden, und ich glaube, daß sie als einstimmig angenommen betrachtet werden kann. Wir werden dem Kongreß den allgemeinen Wunsch übermitteln und ihn ersuchen, den Generalrat zu beauftragen, sich mit der Organisation der Schiffsoffiziere ins Einvernehmen zu setzen.

In diesem Sinne wird beschlossen.

Punkt 17 der Tagesordnung. Hierzu liegt folgende Resolution des Zentralverbandes der Transportarbeiter Hollands vor:

Resolution.

In Erwägung, daß der internationale Schiffsverkehr auf internationale, einheitliche Arbeitsbedingungen angewiesen ist, beauftragt der Kongreß das Exekutivkomitee:

- a) eine Untersuchung einzuleiten über die gesetzlichen Pflichten der Seeleute der seefahrenden Nationen, darüber Bericht zu erstatten und ein Programm und einen Gesetzentwurf auszuarbeiten und beides einem der nächsten Kongresse zur Beratung vorzulegen;
- b) in dem betreffenden Entwurf zu fordern, daß dem Seemann für einen Bruch des Arbeitsvertrages keine Freiheitsstrafe auferlegt, noch daß er mit Gewalt zur Einhaltung seines Kontrakts gezwungen werden kann;
- c) sich in Verbindung zu setzen mit den internationalen Organisationen der Reeder sowie mit dem Internationalen Arbeitsamt, um die 48stündige Arbeitswoche für die See und für die Häfen durchzuführen;
- d) Maßregeln zu ergreifen, um mit der internationalen Organisation der Schiffsreeder über die Durchführung eines einheitlichen Lohnsatzes zu unterhandeln;
- e) eine Untersuchung einzuleiten über die Ausarbeitung von Minimalforderungen für Unterkunftsräume an Bord, wobei ein Minimum Kubikraum sowie ein Minimum Oberfläche per Kopf der Mannschaft zu fordern ist.
Für neu zu bauende Schiffe soll bestimmt werden, daß die Räume für die Schiffsmannschaft mittschiffs oder am Hinterschiff angebracht werden und mit anständigen separaten Eßlokalen, Bade- und Waschgelegenheit, guten W. C., Spitalräumen, Bibliothek und guter Beleuchtung versehen sein sollen;
- f) eine einheitliche Regelung betreffend Minimum- und Maximum-Entwässerung und den Transport von Deckfrachten sowie eine internationale Bestimmung, die das Minimum erfahrener Seeleute per Schiff feststellt, wobei zu bestimmen ist, daß sieben Achtel der Schiffsmannschaft der Sprache jener Nation mächtig sein müssen, der das Schiff gehört;
- g) eine internationale Bestimmung anzustreben, wonach für Schiffe mit einer 40köpfigen und größeren Mannschaft die drahtlose Telegraphie einzuführen ist;
- h) eine gesetzliche Festlegung betreffend Arbeitslosenunterstützung und Entschädigung bei Schiffbruch anzustreben, wie dies die Konferenz von Genua verlangte; ferner Kranken- Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung.

Der Vorsitzende schlägt vor, die Resolution punktweise zu beraten.

Brautigam (Holland): Unsere Organisation hat sich bei der Einbringung dieser Anträge von folgenden Erwägungen leiten lassen:

Die Seeleute-Konferenz von Genua konnte hinsichtlich einer internationalen Regelung der Arbeitsbedingungen und namentlich in Bezug auf die 48stündige Arbeitswoche keine definitiven Beschlüsse fassen. Die Angelegenheit wurde dann von der „International Seafarers' Federation“ behandelt.

Dieser Organisation gehört aber nur ein geringer Bruchteil der Seeleute-Organisationen an, und die für die Seeleute so wichtige Frage kam infolgedessen nicht zu ihrem Recht. Unser Verband ist der Ansicht, daß es Aufgabe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wäre, eine Aktion einzuleiten, um die auf der Genueser Konferenz geäußerten Wünsche zu verwirklichen. Auf die einzelnen Punkte brauche ich nicht des näheren einzugehen. Sie basieren insgesamt auf den in Genua von den Seeleuten einmütig formulierten Wünschen.

Cotter (England): Alle in dem Vorschlag behandelten Fragen wurden bereits auf der Seeleute-Konferenz diskutiert. Daraufhin wurde die Sache auf der Konferenz der Internationalen Seeleute-Föderation in Brüssel besprochen. In England selbst ist ein Gesetzentwurf zwecks Durchführung dieser internationalen Beschlüsse ausgearbeitet worden und zur Vorlage im Parlament bereit. Sobald nicht alle Seeleute vertreten sind — und ich verweise nochmals darauf, daß nicht einmal Belgien hier vertreten ist — vergeuden wir bloß unsere Zeit. Im Herbst 1920 hat eine Konferenz der Internationalen Seeleute-Föderation und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stattgefunden, in der u. a. auch über diese Punkte beraten worden wäre. Es sind aber darüber weder von Williams noch von Fimmen Berichte eingelangt. Wäre dies geschehen, so hätten zweifellos auch die Dinge, die dieser Antrag behandelt, besprochen werden können. Beseht man die einzelnen Punkte, so zeigt sich die Richtigkeit meiner Auffassung. Was z. B. unter a) angeführt ist, ist bereits in Genua behandelt worden. Wir haben 48 Tage darüber gesessen. Die unter c) genannte Forderung wurde in London mit den Reedern verhandelt. Die Franzosen haben jedoch ein Projekt für die Entlohnung von Überstunden vorgelegt und gefährden damit die 48stündige Arbeitswoche. Der internationale Lohn ist auf Grund der Beschlüsse der Internationalen Seeleute-Föderation auf 15 £ festgesetzt. Ich gebe zu, daß dieser Lohn nicht überall durchgeführt ist, was auf den Sekretär der Internationalen Seeleute-Föderation, Herrn Damm, zurückzuführen ist, der meines Erachtens unfähig ist, einfache Büroarbeiten zu machen, geschweige eine internationale Organisation zu leiten.

Ich bin durchaus der Meinung, daß die Seeleute in einer separaten, von den übrigen Transportarbeitern abgesonderten Organisation nichts erreichen können. Die Internationale Seeleute-Föderation ist jedoch eine vom Arbeitsamt des Völkerbundes anerkannte Organisation. Das ist ihre Stärke, und ich fürchte, daß Havelock Wilson sich um alles, was hier beschlossen wird, nicht kümmern wird. Ich meine, daß es richtiger wäre, wenn der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation trachten würde, einen Kontakt herzustellen. Ich bin nicht gegen die Annahme der Resolution: wenn wir aber doch nichts damit erreichen, hat ihre Annahme keinen Zweck.

Guéna (Frankreich): Ich kann den Ausführungen Cotters in vielem beipflichten, auch was seine Auffassung über die Fähigkeiten des Sekretärs Damm anlangt. Was die französische Seeleute-Organisation über die Vor-

fälle in England denkt, geht aus einer, im Bulletin des französischen Verbandes der Seeleute im Februar 1921 erschienenen Darstellung über die Brüsseler Konferenz hervor, in der es u. a. heißt:

„Der vom Internationalen Seeleute-Kongreß vom August in Brüssel und von der Londoner Sitzung vom 3. September 1920 eingenommene Standpunkt hinsichtlich des Prinzips des Schiedsgerichtes, betreffend die internationale Gesetzgebung über den Achtstundentag und die 48-stündige Arbeitswoche, wurde von unseren englischen Freunden gänzlich aufgegeben. Unsere Bemühungen, sie unter Hinweis auf die internationalen Beschlüsse davon abzubringen, sind nicht geglückt.

Es wurde nunmehr eine Vereinbarung mit den englischen Reedern getroffen, derzufolge innerhalb eines Zeitraumes von einem Monat zwei Kommissionen ernannt werden sollen. Der einen Kommission obliegt die Aufgabe, die Mittel zu untersuchen, durch die eine Herabsetzung der Arbeitszeit für das Deck- und Maschinistenpersonal erzielt werden könnte. Die zweite Kommission hat eine gleiche Untersuchung für das Zivilpersonal der großen Fahrt vorzunehmen. Nach Erscheinen der Berichte dieser Kommissionen soll vom Leiter des Internationalen Arbeitsamtes eine weitere Konferenz vorbereitet werden, deren Datum bis jetzt noch nicht festgesetzt wurde.

Wir glauben nicht, daß diese Methode rasch zum Ziele führt. Es ist bemerkenswert, daß die englischen Seeleute, die auf dem Kongreß in Genua an dem Kompensationssystem für den gesetzlichen Ruhetag, der zur See doch nicht in normaler Weise zur Geltung kommt, Kritik üben, sich nunmehr in dieser Weise dem französischen Gesetz anpassen.“

Die französischen Seeleute werden wahrscheinlich dieser Tage über den Austritt aus der Internationalen Seeleute-Föderation beschließen und dann zweifellos der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beitreten.

Übrigens werden sich in Frankreich verschiedene Konferenzen mit diesem Gegenstande befassen. Das Datum dieser Beratungen ist noch nicht festgesetzt.

Der Vorsitzende erklärt, den Antrag zu befürworten, unter dem Vorbehalt, daß das Exekutivkomité sich zu dessen Durchführung mit der Internationalen Seeleute-Föderation ins Einvernehmen setzen wird.

Was die Anerkennung der Internationalen Seefahrer-Föderation durch das Arbeitsamt des Völkerbundes betrifft, so möchte ich bemerken, daß mit Albert Thomas über die Ausschließung einer Reihe von Seeleute-Organisationen von der Brüsseler Konferenz gesprochen wurde. Thomas hat jedoch die Leitung dieser Konferenz nicht in seiner amtlichen Eigenschaft übernommen und hatte auf die Zusammensetzung der Konferenz keinen Einfluß.

Guéna (Frankreich): Die Haltung von Albert Thomas ist nicht ganz klar. Ich habe nicht den Eindruck, daß er die Leitung der Brüsseler Konferenz nur als Privatperson übernommen hat.

Cotter (England): Auch ich muß das bestreiten, und ich wäre dafür, daß darüber vielleicht nach Abwicklung der eigentlichen Tagesordnung noch ausführlicher gesprochen würde.

Bouwer (Holland): Ich möchte darauf hinweisen, daß Holland auf der Brüsseler Konferenz nur durch eine unbedeutende Seeleute-Organisation vertreten war. Es war dies eine selbständige lokale Organisation, die im Juli aus der niederländischen Transportarbeiter-Föderation ausgetreten ist. Es kann also nicht gesagt werden, daß die holländischen Seeleute in Brüssel vertreten waren.

Brautigam (Holland): Ich möchte dem noch hinzufügen, daß das permanente Seeleutekomité in Holland mit dem Internationalen Arbeitsamt über diese Sache ausführlich korrespondiert hat und ebenfalls die Versicherung erhielt, daß der Leiter des Arbeitsamtes nur als Privatperson an der Brüsseler Konferenz beteiligt war und auf die Zusammensetzung selbst keinen Einfluß gehabt habe.

Der Vorsitzende: Ich schlage vor, diese Angelegenheit — nämlich, welche Rolle das Internationale Arbeitsamt bei der Zusammensetzung der Seeleute-Konferenz gespielt hat — hier zu besprechen. Hinsichtlich der Resolution muß ich feststellen, daß in Genua nur Wünsche ausgesprochen, keine Beschlüsse gefaßt wurden. Es gibt einzelne Länder, in denen Vorschriften über die Arbeitsbedingungen der Seeleute bestehen, während in anderen Ländern Reeder- und Seeleute-Organisationen auf der Basis der Vorschläge von Genua Vereinbarungen treffen. So haben sich z. B. die englischen Reeder verpflichtet, mit den Seeleuten Vereinbarungen zu treffen. In Frankreich ist eine gesetzliche Regelung zum Schutze der Seeleute in Vorbereitung. Die Sache ist sonach für die Seeleute von der allergrößten Bedeutung. Ich meine daher, daß die Resolution dem Kongreß zur Annahme empfohlen werden kann, mit dem Hinweis, daß mit der Internationalen Seeleute-Föderation bezüglich der Durchführung verhandelt werden soll.

Cotter (England): Ich möchte noch um einen Schritt weitergehen. Ich bin der Meinung, daß der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der Internationalen Seeleute-Föderation über die Durchführung dieser Resolution gemeinsam beraten sollten. Ich möchte daher vorschlagen, dem Exekutivkomité einen entsprechenden Auftrag zu erteilen.

Der Vorschlag wird angenommen.

Punkt 18 der Tagesordnung. Die Resolution hat folgenden Wortlaut:

In Erwägung, daß die Behandlung der Geschlechtskrankheiten bei den Seeleuten eine dringende Angelegenheit ist, beauftragt der Kongreß das Exekutivkomitee

- a) internationale gesetzliche Bestimmungen anzustreben;
- b) Verhandlungen anzuknüpfen mit den internationalen Reederorganisationen, um die in der betreffenden Resolution der Konferenz in Genua niedergelegten Wünsche zur Durchführung zu bringen.

Brautigam (Holland): Diese Resolution bedarf keiner ausführlichen Begründung. Ich brauche die Notwendigkeit eines energischen Auftretens im Hinblick auf die furchtbaren Folgen der Geschlechtskrankheiten unter den Seeleuten hier nicht auseinanderzusetzen. Der Kongreß in Genua hat sich für ein internationales Eingreifen ausgesprochen. In allen Ländern sind wir bemüht, in dieser Richtung etwas zu tun. In Holland hoffen wir, daß es uns mit Hilfe des Zentralen Gesundheitsrates gelingen wird, zu einer systematischen Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten zu gelangen und wo möglich zur Errichtung von öffentlichen Kliniken in Hafenorten.

Guéna (Frankreich): Die französischen Kameraden werden diesem Antrag mit Freude zustimmen.

Cotter (England): Ich möchte empfehlen, bei Veröffentlichung des Antrages die in Genua angenommene Resolution in vollem Wortlaut aufzunehmen. Die Bekämpfung dieser Seuche, die auch in England einen grauenhaften Umfang angenommen hat, ist von der allergrößten Wichtigkeit. Die Regierungen müssen gleichfalls der Sache die größte Aufmerksamkeit zuwenden und auch materielle Opfer bringen, wenn nicht ein großer Teil der Bevölkerung von den Folgen des Übels heimgesucht werden soll.

Der Vorsitzende: Ich kann mich mit allem, was hier über diesen Gegenstand vorgebracht wurde, nur einverstanden erklären und werde auch dem Kongreß die Annahme dieser Resolution einschließlich der von Cotter gegebenen Anregung aufs wärmste empfehlen. In diesem Zusammenhang möchte ich auch auf den Bericht verweisen, der uns seitens des Internationalen Arbeitsamtes über diesen Gegenstand zugegangen ist. Vielleicht lassen sich darin Anhaltspunkte für die zu führende Aktion finden.

Die Tagesordnung ist nunmehr erledigt. Es bleibt nun noch das Verhältnis zur Internationalen Seeleute-Föderation und die Rolle des Internationalen Arbeitsamtes auf der Seeleute-Konferenz in Brüssel zu besprechen. Vorher möchte ich noch mitteilen, daß das Internationale Arbeitsamt im Oktober eine Konferenz abhielt, die sich mit der eventuellen Durchführung der in Genua ausgesprochenen Wünsche der Seeleute befaßte.

Ich habe an dieser Konferenz teilgenommen. Der Direktor des Arbeitsamtes legte dar, daß das Arbeitsamt nicht die Initiative zur Einberufung einer Seeleute-Konferenz ergreifen und es höchstens übernehmen könnte, eine internationale Reeder- und eine internationale Seeleute-Organisation einzuladen. In diesem Falle müßte aber für eine möglichst starke Teilnahme gesorgt werden.

Die Absicht war nämlich, daß alle Seeleute- und Reeder-Organisationen, die von ihren Regierungen aufgefordert worden waren, Vertreter nach Genua zu entsenden, auch auf der nächsten Seeleute-Konferenz anwesend sein sollten. Es stellte sich jedoch nach der Konferenz heraus, daß der Leiter des Arbeitsamtes, soweit die Reeder in Betracht kamen, die „Internationale Shipping Federation“ eingeladen hatte, und zwar zufolge einer von der Internationalen Seeleute-Föderation an das Internationale Arbeitsamt gerichteten Bitte betreffend die Einberufung einer Zusammenkunft zur

Besprechung weiterer Maßnahmen zur Durchführung der 48-Stundenwoche. Weiter wurde mit dem Direktor des Arbeitsamtes vereinbart, daß die englischen, französischen, deutschen, holländischen, belgischen, griechischen, italienischen und skandinavischen Seeleute auf einer Konferenz zwecks Besprechung dieser Sache zusammenkommen sollten. Die deutschen Organisationen sollten sogar vom Sekretär der Internationalen Seeleute-Föderation, Herrn Damm, aufgefordert werden. Später wurde jedoch mitgeteilt, daß nur die der Internationalen Seeleute-Föderation angeschlossenen Seeleute-Organisationen an der Brüsseler Konferenz teilnehmen könnten.

Cotter (England): In parlamentarischen Kreisen spricht man nicht von Lügen, sondern von Mißverständnissen. Aus den Mitteilungen des Vorsitzenden geht bereits hervor, daß der Direktor des Arbeitsamtes eine Doppelrolle gespielt hat. Ich möchte dies noch näher darlegen. Ich habe keinen Grund, die Mitteilungen des Vorsitzenden in Zweifel zu ziehen. Ich habe bedauert, daß in Brüssel nicht alle Seeleute-Organisationen vertreten waren. Die Konferenz hat denn auch kein nennenswertes Resultat gehabt, und darum ist die hier geleistete Arbeit als Ergänzung der Brüsseler Beratung zu begrüßen. Ich hatte selbst mit Havelock Wilson und Damm eine ausführliche Auseinandersetzung, in der ich dafür eintrat, daß alle Reeder- und Seeleute-Organisationen eingeladen werden. Auch mir wurde damals gesagt, daß nur die der Internationalen Seeleute-Föderation angeschlossenen Organisationen und die „International Shipping Federation“ zur Teilnahme aufgefordert werden sollten, und daß Thomas nicht in Vertretung des Arbeitsamtes, sondern gleichsam als Privatperson die Konferenz leiten würde. In flagrantem Widerspruch damit ist allerdings das, was im Januarheft des Organs des Internationalen Arbeitsamtes in einer Übersicht über diese Konferenz geschrieben wurde.

Es hieß dort:

„Der erste Fall eines Schlichtungsversuchs auf internationaler Basis.

Trotz des teilweisen Mißerfolgs der Konferenz in Genua gab sie doch ein nicht zu unterschätzendes Beispiel der Möglichkeiten, die die internationale Arbeitsorganisation in sich schließen kann. Auch die begeistertesten Verteidiger dieser Organisation hätten sich nicht gedacht, daß ihre Bestrebungen über die Förderung der Arbeitsgesetzgebung der einzelnen Länder durch internationale Übereinkommen, die Herbeiführung eines besseren Einverständnisses zwischen den einzelnen Nationen und die Besserung der allgemeinen sozialen Lage der Arbeiterschaft hinausgehen könnten. Wer hätte aber zu behaupten gewagt, daß in diesen Zeiten die Schlichtung von Konflikten auf internationaler Basis möglich sei? Die Tatsache, daß man in Genua in den Verhandlungen über die Frage der Arbeitszeit zur See auf einen toten Punkt kam, führte direkt zum ersten derartigen Versuch.

Bevor die Konferenz geschlossen wurde, ernannte sie eine Paritätische Kommission, welcher die Aufgabe erteilt wurde, dem internationalen Arbeitsamt regelmäßig in der Behandlung aller die Schifffahrt interessierenden Fragen Beistand zu leisten. Die Kommission wurde aus fünf Seeleuten und fünf Reedern gebildet.

Diesen von der Konferenz gewählten Vertretern wurden beigeordnet: *Fontaine*, Vorsitzender des Verwaltungsrates, als Präsident, ferner der von den Unternehmern gewählte *Robert Pinot* und der von der Arbeitergruppe bestimmte *J. Oudegeest*.

Nach der Konferenz in Genua hielt die I. S. F. vom 5. bis 12. August in Brüssel ihre Jahreskonferenz ab. Es wurde eine Resolution angenommen, welche wegen der Nichtanerkennung der 48-Stundenwoche für die Seeleute seitens der Konferenz von Genua eine sofortige internationale Agitation zugunsten der Einleitung eines Generalstreiks der Seeleute vorsah.

Es wurde jedoch gleichzeitig ein Zusatzantrag eingereicht und einstimmig angenommen, durch welchen die Wahl einer Delegation gutgeheißen wurde, welche mit dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes in Verbindung treten und ihn bitten sollte, eine schiedsgerichtliche Schlichtung zwischen den Reedern und den Seeleuten anzustreben. Falls es nicht dazu kommen sollte, sollte in allen Häfen ein Streik von 48 Stunden proklamiert werden. Falls auch nach dieser Manifestation die Forderungen der Seeleute nicht bewilligt würden, sollte von der Föderation ein Streikkomitee gebildet werden, dem die Aufgabe der Festsetzung des Datums der Einleitung des Streiks und seine Durchführung übertragen werden sollte.

Die Delegation setzte sich aus *Damm*, Sekretär der I. S. F., *Chambers* (Großbritannien) und *Rivelli* (Frankreich) zusammen und traf auch im September mit dem Direktor des Arbeitsamtes zusammen, welcher sich bereit erklärte, eine Zusammenkunft zwischen Reedern und Seeleuten zu organisieren. Trotzdem sich der Direktor über die unendlichen Schwierigkeiten der Erzielung eines Einverständnisses klar war, fühlte er, daß man keine Mühe scheuen dürfe, um die schrecklichen Folgen eines wenn auch noch so kurzen Seeleutestreiks zu vermeiden.

Er setzte sich mit der „International Shipping Federation“ (Reeder) in Verbindung, welche sich nach genauer Prüfung der Sachlage auf Grund eines Mehrheitsbeschlusses bereit erklärte, mit Vertretern der I. S. F. zusammenzutreffen, um die Frage der Arbeitszeit auf Schiffen zu besprechen und festzustellen, ob eine Basis für ein Übereinkommen gefunden werden könne. Dieser Beschluß wurde unmittelbar von der am 8. November in Genf stattfindenden ersten Session der oben erwähnten Paritätischen Kommission gefaßt. An der Sitzung hatten die Hauptführer der Reeder und Seeleute Gelegenheit, den vorgeschlagenen Schlichtungsversuch in allen seinen Einzelheiten zu diskutieren. Bezüglich besagter Konferenz erklärte sich die „International Shipping Federation“ bereit, die Teilnahme sämtlicher seinerzeit auf der Genueser Konferenz vertretenen Reeder aller Länder zu erwirken zu suchen. Die Konferenz sollte gegen Ende Januar, und zwar jedenfalls in Brüssel, stattfinden. Die Kommission erklärte sich einstimmig bereit, den Direktor des Internationalen Arbeitsamtes zur Übernahme des Vorsitzes besagter Schlichtungskonferenz einzuladen. Beide Seiten gaben ihrer Zufriedenheit darüber Ausdruck, daß eventuell das Internationale Arbeitsamt eine Lösung des Konflikts herbeiführen werde.

In einer von dieser Konferenz stattfindenden Sitzung der I. S. F. gaben Havelock Wilson und Rivelli ihrer Befriedigung über das Resultat der

Verhandlungen Ausdruck. Rivelli sagte u. a.: Es handelt sich bei der ganzen Angelegenheit um das wichtigste Ereignis der letzten Zeit. Denn ohne die Vermittlung von Regierungen und Parlamenten anzurufen treffen sich die zwei der mächtigsten Verbände der Unternehmer und Arbeiter, um gemeinsam praktische Maßnahmen zur Regelung der Arbeitsbedingungen zu treffen. Wilson hob die Wichtigkeit der Tatsache hervor, daß es gelungen sei, die internationalen Seeleute- und Reederorganisationen zu Besprechungen zusammenzubringen.

In Europa herrscht immer noch ein schrecklicher Mangel an Nahrungsmitteln und Rohstoffen, die nötig sind, um es vom moralischen und wirtschaftlichen Untergang zu retten. Ein Streik der Seeleute würde die Welt in einer Woche mehr kosten, als das Arbeitsamt in einer Generation. Die Sitzung der I. S. F. und der „International Shipping Federation“ fand unter dem Vorsitz des Direktors des Internationalen Arbeitsamtes am 25. Januar 1921 in Brüssel statt. Sie zeitigte das Resultat, daß Kommissionen zur Behandlung der hauptsächlichsten zur Diskussion stehenden Fragen gewählt wurden.

Bald darauf soll der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes eine weitere Sitzung der Reeder und Seeleute einberufen, und wenn es so gelingt, die Katastrophe eines Generalstreiks zu vermeiden und den ersten internationalen Kollektivvertrag zustandezubringen, so bedeutet dies die wichtigste Maßnahme im wirtschaftlichen Leben der Welt, und es ist der größte Erfolg, der bis jetzt in den bestehenden internationalen Beziehungen zwischen Kapital und Arbeit erzielt wurde.“

In dieser Übersicht wird, wie man sieht, nicht von Herrn Thomas, sondern immer vom Leiter des Arbeitsamtes gesprochen. Wir werden gut daran tun, dafür zu sorgen, daß in Zukunft keine Wiederholung derartiger Doppelsinnigkeiten vorkommt.

Dieser Vorfall hat meines Erachtens jedenfalls die Position des Arbeitsamtes nicht gestärkt. Wenn das Arbeitsamt künftig auf die Mitwirkung der übrigen Organisationen rechnen will, dann wird es nötig sein, durch eine aufrichtige Politik das Vertrauen wiederherzustellen.

Mehr habe ich darüber nicht zu sagen.

Der Vorsitzende: Ich kann mich den Ausführungen Cotters nur anschließen. Es war gut, daß wir diese Auseinandersetzung hatten, um alle Mißverständnisse aufzuklären.

Wir haben nun noch einen Berichterstatter für die morgige Sitzung anzuweisen.

Als solcher wird *Döring* einstimmig gewählt, worauf die Konferenz geschlossen wird.

W. Drop, Schriftführer.

Vierter Tag.
Donnerstag, den 22. April 1921.

E. Bevin (Großbritannien) führte den Vorsitz.

Bevin (Vorsitzender) beantragte, die Berichte der Spezialkonferenzen sofort zu behandeln und nachher die noch ausstehenden Punkte der Tagesordnung zu diskutieren.

Resolutionen der Eisenbahnerkonferenz.

Jochade (Deutschland) teilte als Berichterstatter der Eisenbahnerkonferenz mit, daß diese die Resolution Nr. 19, die vom Niederländischen Eisenbahnerverband eingereicht wurde, angenommen habe.

Diese Resolution hat folgenden Wortlaut:

„Das Sekretariat der I. T. F. möge eine Untersuchung einleiten über den Umfang des Mitbestimmungsrechtes des Eisenbahnpersonals bei der Festsetzung der Arbeitsbedingungen und an der Betriebsleitung in den verschiedenen Ländern und das Resultat den angeschlossenen Verbänden zur Kenntnis bringen.“

Die Konferenz sprach im Zusammenhang mit dieser Resolution den Wunsch aus, daß das Exekutivkomitee einen Fragebogen ausschicken möge und daß in jedem Land ein Genosse angewiesen werde, um den Informationsdienst mit der I. T. F. aufrechtzuerhalten.

Diese Vorschläge wurden einstimmig angenommen.

Resolutionen der Seeleutekonferenz.

Döring (Deutschland) berichtete im Namen der Seeleutekonferenz, daß mehrere Resolutionen von dieser Spezialkonferenz angenommen worden seien. Er bat nun den Kongreß, diese Beschlüsse zu genehmigen.

Resolution über die unterdrückten Rassen.

„Der Internationale Transportarbeiterkongreß beglückwünscht die Arbeiter der unterdrückten Rassen zu ihrem immer deutlicher hervortretenden Willen, sich die gewerkschaftliche Auffassung zu eigen zu machen.

Er erklärt, daß alle auf die Bekämpfung des Imperialismus und Kapitalismus gerichteten Bestrebungen der Arbeiter der farbigen Rassen auch eine günstige Rückwirkung auf die Lage der Arbeiter der westlichen Völker haben und fordert diese daher auf, den erwähnten Bestrebungen jedwede Unterstützung zu verleihen.

In der Erwägung, daß eine Hebung des sozialen Niveaus und der Existenzbedingungen der schlechtest entlohnten Arbeiter nötig ist, um das Lebensniveau der organisierten Arbeiterschaft aller Länder aufrechtzuerhalten,

fordert der Kongreß alle Arbeiter auf, ohne Rücksicht auf Rassen- und konfessionelle Unterschiede, die von der Kapitalistenklasse nur benützt werden, um die Arbeiter zu entzweien und zu unterjochen, alles zu tun, was in ihrer Macht steht und, indem sie der Konkurrenz der unterentlohnten Arbeit der farbigen Rassen entgegenwirken, das Lebensniveau der Angehörigen der unterdrückten Rassen zu heben und mit ihnen gemeinsam für die Abschaffung der Klassenherrschaft zu kämpfen.“

(Eingereicht von der Englischen Transportarbeiter-Föderation.)

Döring bemerkte, daß die Seeleutekonferenz die Überschrift dermaßen abändern wollte, daß sie heißen würde: *Resolution über die unterdrückten Rassen, die billigen farbigen Arbeitskräfte und die asiatischen Arbeiter.*

Diese Resolution wurde einstimmig angenommen.

Döring (Deutschland): Die zweite Resolution, womit sich unsere Konferenz zu befassen hat, wurde vom holländischen Transportarbeiterverband eingesandt:

Resolution über die Verbindungen zwischen Organisationen der Schiffsoffiziere und der Seeleute.

„In Erwägung, daß im internationalen Seetransportgewerbe zur Festsetzung der Arbeitsbedingungen zwischen den Organisationen der Schiffsoffiziere und Seeleute ein Einvernehmen immer mehr erwünscht ist,

beauftragt der Kongreß das Exekutivkomitee, sich mit den internationalen Organisationen der Schiffsoffiziere und nötigenfalls mit den betreffenden nationalen Organisationen ins Einvernehmen zu setzen, um Verbindungen in nationaler und internationaler Hinsicht zu ermöglichen.“

Angenommen.

Döring: Die dritte Resolution, die zur Beratung stand, wurde vom holländischen Transportarbeiterverband beantragt und betrifft die internationale Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen im Schiffahrtsbetrieb.

Mit Rücksicht auf diese Frage sei darauf hingewiesen, daß die Internationale Seeleute-Föderation (die unter Führung Havelock Wilsons, des Präsidenten der „National Sailors' and Firemen's Union“, Großbritannien, steht) auch zu dieser Frage Stellung genommen hat. Ein ähnliches Programm wurde auch von der Genuakonferenz des Internationalen Arbeitsamtes behandelt. Wenn wir etwas für die Seeleute erreichen wollen, so

Ist es notwendig, ein Einvernehmen zwischen den drei Körperschaften zustandezubringen, die sich jetzt mit diesen Fragen befassen, nämlich zwischen der I.S.F., der I.T.F. und dem Internationalen Arbeitsamt.

Es sind schon Versuche unternommen worden, um einen engeren Kontakt mit der I.S.F. herzustellen; es wurde vereinbart, daß die I.S.F. Delegierte zu diesem Kongreß entsenden werde, bis heute ist aber keiner eingetroffen. Dessenungeachtet sind wir der Ansicht, daß die I.T.F. nochmals versuchen sollte, Unterhandlungen mit der I.S.F. anzubahnen, um Zusammenarbeit zwischen den beiden Internationalen zu bewerkstelligen und ferner, um eine entsprechende Vertretung der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen bei den noch stattfindenden Besprechungen zu sichern. Sollte sich die I.S.F. nicht bereit erklären, eine gemeinsame Front mit der I.T.F. zu bilden, so werden wir natürlich unsern eigenen Weg gehen. Der Wortlaut der Resolution, die als Programm der I.T.F. für die Seeleute zu betrachten ist, ist folgende:

Resolution über die Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen im Schiffahrtsbetrieb.

In Erwägung, daß der internationale Schiffahrtsbetrieb auf internationale, einheitliche Arbeitsbedingungen angewiesen ist, beauftragt der Kongreß das Exekutivkomitee:

- a) eine Untersuchung einzuleiten über die gesetzlichen Pflichten der Seeleute der seefahrenden Nationen, darüber Bericht zu erstatten und ein Programm und einen Gesetzentwurf auszuarbeiten und beides einem der nächsten Kongresse zur Beratung vorzulegen;
- b) in dem betreffenden Entwurf zu fordern, daß dem Seemann für einen Bruch des Arbeitsvertrages keine Freiheitsstrafe auferlegt, noch daß er mit Gewalt zur Einhaltung seines Kontrakts gezwungen werden kann;
- c) sich in Verbindung zu setzen mit den internationalen Organisationen der Reeder sowie mit dem Internationalen Arbeitsamt, um die 48stündige Arbeitswoche für die See und für die Häfen durchzuführen;
- d) Maßregeln zu ergreifen, um mit der internationalen Organisation der Schiffsreeder über die Durchführung eines einheitlichen Lohntarifs zu unterhandeln;
- e) eine Untersuchung einzuleiten über die Ausarbeitung von Minimalforderungen für Unterkunftsräume an Bord, wobei ein Minimum Oberfläche per Kopf der Mannschaft zu fordern ist.

Für neu zu bauende Schiffe soll bestimmt werden, daß die Räume für die Schiffsmannschaft mittschiffs oder am Hinterschiff angebracht werden und mit anständigen separaten Eßlokalen, Bade- und Waschegelegenheit, guten W. C., Spitalräumen, Bibliothek und guter Beleuchtung versehen sein sollen.

Für die bestehenden Schiffe sind Übergangsbestimmungen festzusetzen;

- f) eine einheitliche Regelung betreffend Minimum- und Maximum-Entwässerung und den Transport von Deckfrachten sowie eine internationale Bestimmung, die das Minimum erfahrener Seeleute per Schiff feststellt,

- wobei zu bestimmen ist, daß sieben Achtel der Schiffsmannschaft der Sprache jener Nation mächtig sein müssen, der das Schiff gehört;
- g) eine internationale Bestimmung anzustreben, wonach für Schiffe mit einer 40köpfigen und größerer Mannschaft die drahtlose Telegraphie einzuführen ist;
 - h) eine gesetzliche Festlegung betreffend Arbeitslosenunterstützung und Entschädigung bei Schiffbruch anzustreben, wie dies die Konferenz von Genua verlangte; ferner Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung.“

Die Resolution wurde einstimmig angenommen.

Guéna (Französischer Hafendarbeiter) erklärte daraufhin, daß die französischen Seeleute der I. T. F. sympathisch gegenüberständen.

Sie sähen ein, daß es für einen nicht geringen Teil auf die Haltung der I. S. F. zurückzuführen sei, daß die 48-Stundenwoche nicht von der Genua-Konferenz angenommen wurde. Die französischen Seeleute hätten aus diesem Grunde beschlossen, aus der I. S. F. auszutreten und sich der I. T. F. anzuschließen.

Döring berichtete ferner, daß die vom holländischen Transportarbeiterverband eingereichte Resolution Nr. 18 von der Spezialkonferenz der Seeleute angenommen wurde.

Diese Resolution hat folgenden Wortlaut:

„In Erwägung, daß die Behandlung der Geschlechtskrankheiten bei den Seeleuten eine dringende Angelegenheit ist, beauftragt der Kongreß das Exekutivkomitee:

- a) internationale gesetzliche Bestimmungen anzustreben;
- b) Verhandlungen anzuknüpfen mit den internationalen Reederorganisationen, um die in der betreffenden Resolution der Konferenz in Genua niedergelegten Wünsche zur Durchführung zu bringen.“

Es dürfte wünschenswert sein, dem Kongreß die Resolution in Erinnerung zu bringen, die während der Genua-Konferenz angenommen wurde:

„In Anbetracht der großen Wichtigkeit, zur Verhütung und Behandlung der Geschlechtskrankheiten bei der Handelsflotte wirksame internationale Bestimmungen zu treffen, verweist die Internationale Seeleute-Konferenz bei der Abteilung für Gesundheitspflege des Völkerbundes auf die Dringlichkeit dieser Frage.

Die Konferenz empfiehlt besonders die Prüfung folgender Punkte:

1. Maßnahmen zur Erleichterung der Verhütung der Geschlechtskrankheiten in allen wichtigen Häfen;
2. Einreihung der Geschlechtskrankheiten unter die Zahl der Krankheiten, für welche den Seeleuten der Handelsflotte unentgeltliche ärztliche Behandlung und Arznei gewährt wird;
3. Verbreitung von geeigneten Aufklärungen über diesen Punkt unter den Seeleuten und besonders in den Ausbildungsschulen;
4. Maßnahmen, um die Erholung in den großen Häfen möglichst zu erleichtern unter der Leitung einer Organisation, bei welcher Seeleute und Reeder in gleicher Weise vertreten sind.

Die Konferenz legt außerdem besonders Wert darauf, die Aufmerksamkeit der *Internationalen Arbeitsorganisation* auf die Wichtigkeit des Punktes Nr. 4, betreffend die für die Erholung der Seeleute zu treffenden Maßnahmen, zu richten.“

Döring teilte dem Kongreß schließlich mit, daß das Internationale Rote Kreuz in der von der Resolution angegebenen Weise die Geschlechtskrankheiten unter den Seeleuten bekämpfe.

Die Resolution wurde angenommen, desgleichen wurde auch die von der Genua-Konferenz angenommene Resolution gutgeheißen.

Beschlüsse der Transportarbeiterkonferenz.

Bevin berichtete im Namen dieser Konferenz, daß vom holländischen Transportarbeiterverband eine Resolution eingebracht wurde zwecks Abhaltung von Hafendarbeiterkonferenzen in verschiedenen Häfen. Diese Resolution, führte er aus, sei von großer Bedeutung, da die Zusammenkunft von Vertretern verschiedener Häfen unter Leitung der I. T. F. die Bande der Solidarität zwischen den Hafendarbeitern aller Länder festigen würde. Wenn die Berufsgenossen irgendeines Landes im Streik stehen, sollten ihre Kameraden in anderen Häfen es unterlassen, die Waren zu berühren, welche die Streikenden zu handhaben verweigern.

Schwierigkeiten sind besonders entstanden in bezug auf Länder großer Entfernung wie z. B. Australien und den fernen Osten. Die Arbeiter dieser Länder gehören der I. T. F. noch nicht an. Wenn wir versuchen, Konferenzen benachbarter Häfen in verschiedenen Teilen der Welt einzuberufen, würde es möglich sein, ihren Anschluß zu bewerkstelligen.

Die Resolution lautet wie folgt:

„In Erwägung, daß der Kampf der Hafen- und Dockarbeiter gegenüber den Unternehmern ernstlich erschwert wird durch die Tatsache, daß bei Konflikten Exporteure, Spediteure und Reeder sofort trachten, die Güter nach benachbarten Häfen, oft anderer Nationalität, zu verschiffen;

in weiterer Erwägung, daß die Arbeiterorganisationen bei ihrem Streben nach Verbesserung der Arbeitsbedingungen ebenfalls behindert werden durch die Behauptung der Unternehmer, daß sie gegen die Konkurrenz der benachbarten Häfen nicht aufzukommen vermögen und daß diese Schwierigkeiten gegenwärtig infolge der großen Differenzen der Valuta noch erhöht werden;

beauftragt der Kongreß das Exekutivkomitee der I. T. F., spezielle Konferenzen von Hafen- und Dockarbeiterorganisationen einzuberufen, die als Vertreter von Häfen mit gemeinsamen Interessen betrachtet werden können.

Erklärung.

Die Antragsteller sind der Meinung, daß speziell die zusammengehörigen und unabhängigen Gruppen von Schiffslinien hierfür in Betracht kommen, wie z. B.:

1. die skandinavischen und Ostseehäfen;
2. die englischen und festländischen Nordseehäfen;

3. die mittelländischen Seehäfen;
4. die atlantischen Häfen;
5. die Häfen der südlichen Halbkugel.

Die Transportarbeiter-Spezialkonferenz beantragt ferner die Annahme folgenden Amendements und der damit verknüpften Erklärung:

Die Transportarbeiterkonferenz tut kund, daß sie die Resolution 11, die vom Zentralverband der Transportarbeiter Hollands vorgeschlagen wird, angenommen hat zusammen mit der angefügten Erklärung. Außerdem hat sie folgende Resolution angenommen:

„Diese Konferenz unterstützt die Resolution 11 und beauftragt den Generalrat, einen Weltkongreß der Dock- und Hafenarbeiter nach Vancouver, San Francisco, Kapstadt oder einer anderen passend erscheinenden Stadt einzuberufen und hierzu sowohl Vertreter von Nord- und Südamerika, Australien, Neu-Seeland und von östlichen Ländern als auch solche der europäischen Länder einzuladen, damit sie sich über die Möglichkeiten gegenseitiger Hilfe und Unterstützung aussprechen. Organisationen, die nicht in stande wären, die Kosten für einen Delegierten allein aufzubringen, werden eingeladen, sich mit Organisationen anderer Länder zusammen zu beraten, um gemeinsam sich auf einen Delegierten zu einigen. Der Generalrat wird ferner ersucht, alle Organisationen aufzufordern, ihm Vorschläge für die Tagesordnung dieses Kongresses einzusenden.“

Erklärung zu Resolution 11.

Wir sind der Meinung, daß die in Resolution 11 vorgesehenen Maßnahmen unverzüglich zur Ausführung gelangen sollen und daß gleichzeitig die Vorbereitungen für den Weltkongreß der Dock- und Hafenarbeiter an die Hand genommen werden.

Resolution und Anregung der Transportarbeiterkonferenz wurden angenommen.

Bevin (Vorsitzender) begrüßte Herrn Albert Thomas, den Direktor des Internationalen Arbeitsamtes und dankte ihm im Namen des Kongresses für die Dokumente, die das Internationale Arbeitsamt den Delegierten so bereitwillig zur Verfügung gestellt hatte.

Herr *Albert Thomas* (Internationales Arbeitsamt) erklärte, daß das Internationale Arbeitsamt immer bereit sei, alle zu unterstützen, die für die Verwirklichung des in den Friedensverträgen aufgenommenen Arbeitscharters wirken.

Das Internationale Arbeitsamt sei immer bereit, Dokumente u. a. auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.

Darauf wurde die Sitzung vertagt.

Eine Nachmittagssitzung wurde nicht abgehalten, da die Delegierten auf Einladung des Generalrats eine Bootfahrt nach Creux-de-Genthod machten.

Fünfter Tag.
Freitag, den 22. April 1921.

Döring (Deutschland) führte den Vorsitz.

Döring (Vorsitzender) beantragte, die Diskussion über den Bericht der Transportarbeiterkonferenz fortzusetzen.

Bevin (Großbritannien) berichtete, daß der Schwedische Transportarbeiterverband einen Antrag über die Durchführung des Achtstundentages gestellt hatte, daß aber die Konferenz diese Resolution nicht unterstützte, sondern beschloß, eine andere auszuarbeiten und dem Allgemeinen Kongreß vorzulegen.

Diese hat folgenden Wortlaut:

Resolution 12.

„Der Kongreß fordert die Arbeiter aller Länder auf, den Bestrebungen der Kapitalisten, die darauf gerichtet sind, die Arbeitszeit zu verlängern oder unnötige Überstundenarbeit einzuführen, Widerstand zu leisten. Er fordert besonders jene Arbeiter, deren Arbeitszeit 48 Stunden pro Woche oder acht Stunden pro Tag übersteigt, auf, alle Anstrengungen zu machen, um eine Herabsetzung der Arbeitszeit auf acht Stunden pro Tag zu erwirken. Er fordert den Generalrat auf, alles zu tun, was in seiner Macht steht, um die Überstundenarbeit abzuschaffen.

Der Kongreß ersucht die I. T. F., den Arbeitern in allen Ländern nach bester Möglichkeit beizustehen, wo diese sich einer Verlängerung der Arbeitszeit widersetzen oder für die Einführung des Achtstundentages kämpfen. In bezug auf Lohnerhöhungen und Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, welche bereits durchgeführt wurden, fordert der Kongreß die Arbeiter auf, jedem Versuch der Kapitalisten, die den Arbeitern gewährten und eingeführten Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen wieder rückgängig zu machen oder die allgemeine Lebenshaltung zu verschlechtern, den energischsten Widerstand entgegenzusetzen.

Er fordert den Generalrat auf, Fragebogen herauszugeben, die Informationen über folgende, die Dock- und Hafentarbeiter interessierenden Punkte vermitteln sollen:

1. Zahl der Arbeitsstunden.
2. Welches ist die normale Arbeitszeit pro Tag?

3. In welchem Maße findet Überstundenarbeit statt, und wie stellen sich die hierfür angesetzten Löhne?
4. Welches ist die prozentuale Erhöhung für Stückarbeit-Löhne im Verhältnis zu den normalen Löhnen?
5. Welches ist der durchschnittliche Tagelohn für Stückarbeit?
6. Besteht irgendein Unterschied in der Ansetzung der Löhne oder in bezug auf die Bedingungen für die Überstundenarbeit in der Küstenschifffahrt, der kleinen Fahrt und dem Überseehandel?
7. Löhne? Pro Stunde? Pro Tag
8. Besteht eine garantierte Anstellungsperiode, pro Tag oder pro Woche?
9. Bestehen verschiedene Bedingungen für vorübergehend oder dauernd beschäftigte Leute?
10. Welches ist die Dauer der Tarifverträge, und wann laufen dieselben ab?
11. Es ist anzugeben, welche Körperschaften in den einzelnen Ländern bestehen, um die richtige Ausführung der Reglemente oder Abmachungen bezüglich der Zahl der Arbeitsstunden oder der Arbeitsbedingungen zu sichern.
 - a) Wird deren Durchführung ausschließlich durch die Gewerkschaftsorganisationen bewirkt?
 - b) Durch gemischte Körperschaften der Arbeitgeber und Arbeitnehmer?
 - c) Durch Regierungsdepartements, durch Beamte oder Inspektoren?"

Da diese Resolution eine vollständigere war, beantragte Bevin dieselbe anstatt der schwedischen anzunehmen.

Angenommen.

Bevin teilte ferner mit, daß die letzten beiden von der Transportarbeiterkonferenz behandelten Resolutionen vom holländischen Transportarbeiterverband eingereicht wurden, und zwar Nr. 14:

„In Erwägung, daß der gesetzliche Schutz der Hafendarbeiter noch sehr unvollkommen ist, beauftragt der Kongreß das Exekutivkomitee, Material über alle Maßnahmen sozialer Art, die für die Hafendarbeiter bestehen, zu sammeln, und ein Minimalprogramm auszuarbeiten, daß die Forderungen hinsichtlich des Schutzes für Leben und Gesundheit und der Krankheits-, Unfall- und Altersversicherung enthält.

Erklärung:

Für die Hafendarbeiter in Rotterdam und Amsterdam besteht (neben der gesetzlichen Regelung), eine Pensionsregelung, derzufolge an festangestellte und Gelegenheitsarbeiter auf Kosten der Unternehmer vom 65. Lebensjahre an eine Unterstützung von 50 Cent per Woche für jedes Dienstjahr bis zu einem Höchstbetrag von 10 Fl. per Woche ausbezahlt wird.

Diese Resolution wurde angenommen.

In bezug auf Resolution Nr. 15 schlug die Transportarbeiterkonferenz vor, anstatt des ursprünglichen Antrages folgende Resolution anzunehmen:

Der Kongreß gibt der Ansicht Ausdruck, daß Maßnahmen im Interesse von Gelegenheitsarbeitern getroffen werden sollen, deren Verdienst von den

Arbeitsmöglichkeiten in Häfen abhängig ist, und die nur während eines Teiles des Jahres beschäftigt sind. Der Kongreß fordert die der I. T. F. angegliederten Arbeiterorganisationen auf, mit den Arbeitgeberorganisationen der entsprechenden Länder Verhandlungen einzuleiten, um Maßnahmen zur Einführung von „Hafenarbeits-Registrierbüros“ und zur Bezahlung derjenigen Arbeiter zu treffen, die keine Arbeitsgelegenheit finden oder krank sind. Der Ausbau aller derartigen Institutionen soll gefördert werden, und zwar auch in der Weise, daß sie für die Bedürfnisse der Gelegenheitsarbeiter nützlicher werden. Kopien von allen derartigen Plänen sollen dem Büro der I. T. F. eingesandt werden, welche sie unter den angeschlossenen Organisationen zirkulieren lassen wird.

Auf Vorschlag Bevins wurde diese Resolution angenommen.

Döring (Vorsitzender): Die Berichte der Seeleute und der Hafen- und Transportarbeiterkonferenz sind vom Kongreß entgegengenommen worden.

Es wurde mir mitgeteilt, daß die Eisenbahnerkonferenz eine Kommission eingesetzt hat, die eine weitere Resolution entwerfen soll.

Ich glaube, daß wir nun die noch nicht erledigten Punkte behandeln sollen und nachher die von der Eisenbahnerkonferenz zu unterbreitenden Resolution.

Angenommen.

Döring (Vorsitzender): Nr. 9 der eingebrachten Anträge ist nun an der Tagesordnung. Es liegt ein Antrag vor vom Niederländischen Eisenbahnerverband sowie ein Zusatzantrag vom Belgischen Transportarbeiterverband.

Resolution über die Ausdehnung des Sekretariats.

9. Das Sekretariat der I. T. F. möge Maßregeln ergreifen betreffend die innere Organisation der von der I. T. F. gebildeten Gruppen (Eisenbahnpersonal, Hafenarbeiter, Seeleute usw.) beispielsweise hinsichtlich der Schaffung von Sub-Büros (die unter der allgemeinen Leitung des Sekretariats der I. T. F. zu arbeiten hätten), über die Ausgabe eines regelmäßig erscheinenden Blattes, Austausch von Dokumentenmaterial usw.

Zusatzantrag.

„Der Internationale Kongreß beschließt, für jede einzelne Hauptgruppe der I. T. F. einen Sekretär zu ernennen;

er beschließt weiter, wenn nötig, den Beitrag für die I. T. F. zu erhöhen, um die aus dem obigen Vorschlag resultierenden Kosten zu decken.

Er beschließt, wo die I. T. F. ihren Sitz haben soll und ferner, daß sich die Sekretariate der verschiedenen Gruppen in derselben Stadt befinden müssen.“

Erklärung:

Wir sind der Meinung, daß die internationalen Beziehungen zwischen den Arbeitern aller Länder gestärkt werden müssen. Wir sind weiter der Meinung, daß es nunmehr, mehr noch als vor 1914, nötig ist, internationale Aktionen zu organisieren. Sicherlich gibt es Fragen, die von jeder Nation

einzelnen gelöst werden können, aber es bleibt nichtsdestoweniger wahr, daß es internationale Probleme gibt, wie die Durchführung des Achtstundentages, die Sozialisierung usw.

Was im allgemeinen in internationaler Hinsicht für die industriellen Arbeiter zutrifft, gilt ganz besonders für die Arbeiter des Transportgewerbes, so z. B. für die Gruppe der Seeleute, der Arbeiter der Binnenschifffahrt und der Eisenbahner.

Die erstgenannte Gruppe befindet sich fortgesetzt in internationalem Kontakt; die beiden anderen Gruppen stehen in der Regel mit den Nachbarländern in Verbindung. Die Binnenschiffahrtsleute kommen von Holland nach Belgien, nach Deutschland und Frankreich. Die in der deutschen Binnenschifffahrt Beschäftigten kommen nach Holland, Belgien, Polen, Österreich, Dänemark und nach der Tschechoslowakei. Derartige Beziehungen zeigen sich in allen Ländern. Und auch die Eisenbahner bleiben nicht immer im eigenen Lande.

Bei der Schifffahrt ist auch in Rechnung zu stellen, daß die Gütertarife international geregelt werden, während die Tarife der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt von den Nachbarländern abhängig sind. Die verschiedenen Zweige des Transportbetriebs sind sonach in mehrfacher Hinsicht an den internationalen Zuständen interessiert.

Wenn die I. T. F. in Zukunft eine größere Bedeutung gewinnen soll als sie bisher hatte, muß sie den internationalen Verhältnissen Rechnung tragen, woraus sich unfehlbar ergibt, daß die internationale Aktion eine Notwendigkeit ist. Ja, wir möchten geradezu behaupten, daß, wenn die I. T. F. ihre Tätigkeit nicht in dem oben angedeuteten Sinne orientiert, sie ihrer Bestimmung nicht entsprechen kann.

Nach dem Kriege ist das Internationale Sekretariat von Deutschland nach Holland verlegt und Genosse Fimmen mit der Leitung des Sekretariats beauftragt worden. Man mißverstehe uns nicht, es besteht unsererseits keinerlei Beschwerde gegen Fimmen; er hat getan, was möglich war und seine Pflicht durchaus erfüllt. Fimmen ist jedoch gleichzeitig Sekretär des Internationalen Gewerkschaftsbundes mit seinen 25 Millionen Mitgliedern, und wir sind der Meinung, daß diese beiden Funktionen unvereinbar sind.

Mehr noch: wir können uns keine kompetente Persönlichkeit vorstellen, die in der Lage wäre, ganz allein die Geschäfte der I. T. F. zu führen, und die verschiedenen wenn auch derselben Branche angehörenden Gruppen zu umfassen, die in den Einzelheiten derart voneinander verschieden und abweichend sind, daß ein einzelner Mensch nur in einer der Kategorien Tüchtiges leisten kann.

Es sei nur bemerkt, daß z. B. die Forderungen der Seeleute anderer Art sind als die der Eisenbahner. Ferner müssen wir berücksichtigen, daß die Betriebsformen der Eisenbahnen in den verschiedenen Ländern voneinander abweichen. In dem einen Land herrscht Staatsbetrieb oder die Betriebe stehen unter der Kontrolle des Staates; anderswo wieder sind die Eisenbahnen in den Händen von Privatgesellschaften. Und derartige wesentliche Unterschiede zeigen sich in den verschiedenen Zweigen des Transportgewerbes.

Aus allen diesen Gründen glauben wir, daß die Arbeit der I. T. F. zwischen mehreren Sekretären aufgeteilt werden soll, von denen jeder die Leitung auf einem speziellen Gebiet zu übernehmen hätte. Ein Sekretär z. B. hätte sich mit den Eisenbahnen zu beschäftigen, ein anderer mit den Seeleuten, ein dritter mit den Hafenarbeitern, ein vierter mit der Binnenschifffahrt und ein fünfter mit dem Straßenbahnpersonal. Diese Sekretäre hätten die Korrespondenz zu führen und unter der Kontrolle eines internationalen Komitees ihr Ressort zu leiten.

Als Einwand ließe sich sagen, daß die Finanzen ein derartiges Sekretariat nicht gestatten. In diesem Fall müßten die Beiträge erhöht werden.

Mahlman (Belgien): Diese Resolution bedarf keiner besonderen Erklärung. Wir sind der Ansicht, daß die I. T. F. ihr Arbeitsgebiet ausdehnen soll.

Zu diesem Zwecke wird es nötig sein, Sekretäre für die verschiedenen Gruppen zu ernennen. Falls die daraus resultierenden Kosten bei der heutigen Beitragshöhe nicht gedeckt werden können, so müssen die Beiträge erhöht werden.

Fimmen (Internationaler Sekretär) beantragte, die Resolution dem Generalrat zu überweisen, der zu untersuchen hat, inwieweit den Wünschen der belgischen Genossen entgegengekommen werden kann. Natürlich bringt die Tätigkeit der I. T. F. viel Arbeit mit sich, und es ist unmöglich, daß ein Mann alle mit dem Transport und Verkehr im Zusammenhang stehenden Fragen beherrschen kann. Deshalb dürfte es notwendig erscheinen, Sekretäre für die wichtigsten der innerhalb der I. T. F. organisierten Gruppen zu ernennen. Der Kongreß kann aber jetzt darüber nicht entscheiden.

Die Resolution wurde daraufhin dem Generalrat überwiesen.

Resolution über die automatische Kuppelung.

Döring (Vorsitzender): Ich glaube, die von der Eisenbahnerkonferenz eingesetzte Kommission hat ihre Arbeiten beendet. Mit Rücksicht darauf, daß wir die Berichte der Spezialkonferenzen als ein Ganzes annehmen können, schlage ich vor, die Resolution der Eisenbahnerkonferenz sofort zu behandeln.

Jochade (Deutschland) beantragt folgende Resolution im Namen der Eisenbahnerkonferenz:

„Auf Grund der Erfahrungen, die mit der automatischen Kuppelung „System Boirault“, am 20. April 1921 in Anwesenheit der Delegierten der Eisenbahner auf dem Bahnhof von Genf-Cornavin gemacht wurden, schließt sich der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation dem Antrag der französischen Delegation und der Eisenbahnerkonferenz an, der darauf hinzielt, dieses System auf allen Eisenbahnnetzen zur Anwendung zu bringen.“

Scheffel (Deutschland) erklärte, daß er selbstverständlich für die Einführung automatischer Kuppelungen sei. Er ist aber nicht damit einverstanden, daß der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

sich für irgendein System aussprechen sollte. Das Boiraultsystem ist nicht das einzig bestehende. Bevor der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sich über eine solche Sache aussprechen kann, sollten mehr eingehende Experimente unternommen werden.

Bidegaray (Frankreich) war erstaunt darüber, daß die Resolution, die in der Kommission eine Mehrheit erzielt hatte, nicht von den deutschen Delegierten akzeptiert werden könne.

Er erklärte ferner, daß die internationale Einführung dieses Systems für die Eisenbahner eine sehr bedeutende Verbesserung in bezug auf ihre Sicherheit bedeuten würde.

Wenn wir das französische System jetzt empfehlen, so bedeutet das nicht etwa, daß es dauernd eingeführt werden muß. Wenn nachher ein besseres System erfunden wird, so soll das Boiraultsystem durch dasselbe ersetzt werden.

Döring (Deutschland): Es hat den Anschein, als ob innerhalb der Eisenbahnergruppe keine Einigkeit über diese Frage besteht. Wäre es nicht am besten, die Sache an die Kommission zurückzusenden? Sonst nehmen die Diskussionen zu viel Zeit in Anspruch.

Nach einiger Diskussion erklärt *Bidegaray* (Frankreich) sich bereit, den Wünschen der deutschen Delegation entgegenzukommen. Er schlug aus dem Grunde vor, die Worte „dieses System“ zu ersetzen durch: „eine automatische Kuppelung“.

Angenommen.

Döring (Vorsitzender): Die Berichte der drei Spezialkonferenzen sind nun entgegengenommen.

Ich schlage vor, diese drei Berichte anzunehmen, womit der Kongreß sein Gutachten über die Beschlüsse jeder einzelnen Gruppe ausspricht.

Beitragsregelung.

Weigl (Österreich) berichtete im Namen der Kommission, die die Beitragsregelung zu untersuchen hatte. Die Kommission war allgemein der Ansicht, daß die Beiträge bezahlt werden sollten auf Grund der Valuta der einzelnen Länder. Wir können von Ländern mit niedriger Valuta nicht verlangen, daß sie auf Grund der Valuta des Landes zahlen, wo sich der Sitz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation befindet.

Guinhard (Frankreich) bat den Kongreß, daran zu denken, daß die französischen Arbeiter ihre Beiträge nicht in Gulden, sondern in Franken bezahlen. Die Sache liegt doch so, daß die Beiträge nicht derart erhöht worden sind, daß sie eine höhere Beitragsleistung an die Internationale Transportarbeiter-Föderation rechtfertigen würden.

Organisationen in Ländern mit niedriger Valuta sind gewiß nicht besser daran als andere Organisationen.

Bevin (Großbritannien) wies darauf hin, daß bei der bestehenden Regelung Länder mit hoher Valuta den übergroßen Teil des Einkommens der Internationalen Transportarbeiter-Föderation aufbringen. Die von einigen Ländern bezahlten Beiträge stehen in keinem Verhältnis zum Inlandswert ihrer Währung.

Es scheint deshalb wohl recht und billig, daß Länder mit niedriger Valuta einen größeren Teil der Unkosten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation tragen.

Brodecky (Tschechoslowakei) war der Ansicht, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation von einigen Ländern erwarten durfte, daß sie mehr zahlten als bisher. Er stellte deshalb den Antrag, daß nur Länder, deren Valuta unter 50 % des Friedensstandes gesunken ist, einen Zuschlag auf den Beitrag zahlen sollten, und zwar:

Österreich, Ungarn und Polen einen Zuschlag von	200 %
Deutschland und Tschechoslowakei	100 %
Frankreich, Belgien und Luxemburg	50 %

Für alle andern Länder sollte die bestehende Regelung aufrecht-erhalten werden.

Döring (Vorsitzender) beantragt, die Debatten zu schließen und bringt den tschecho-slowakischen Vorschlag in Abstimmung.

Dieser Vorschlag wurde dann angenommen.

Quinchard (Französischer Transportarbeiter) protestierte dagegen, daß der Vorschlag der Kommission über die Beitragsfrage nicht erst vom Vorsitzenden zur Abstimmung gebracht wurde.

Döring (Vorsitzender): Es lag ein definitiver Antrag der Kommission nicht vor.

* * *

Döring (Vorsitzender): Wir treten nun die Behandlung von Punkt 5 der Tagesordnung an:

Geschäftsbericht des Exekutivkomitees.

Der Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Edo Fimmen, hatte dem Kongreß folgenden Bericht vorgelegt:

Auszug aus dem Jahresbericht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation über das Jahr 1920.

Da zu meinem Bedauern der ausführliche Tätigkeitsbericht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation über das vergangene Jahr nur in einer Sprache fertiggestellt werden konnte, lege ich dem Kongreß hiermit einen kurzen Auszug aus dem Berichte vor, in dem das Wichtigste von allem, was innerhalb des letzten Jahres getan und erreicht wurde, kurz zusammengefaßt ist.

* * *

Zusammensetzung des Büros:

Auf dem Internationalen Kongreß von Christiania wurden zu Mitgliedern des Generalrates ernannt:

England	Robert Williams	(Transportarbeiter)
	J. Thomas	(Eisenbahner)
Deutschland	J. Döring	(Transportarbeiter)
	H. Jochade	(Eisenbahner)
Frankreich	M. Bidegaray	(Eisenbahner)
	E. Vignaud	(Transportarbeiter)
Österreich	A. Forstner	(Transportarbeiter)
Skandinavische Länder	Ch. Lindley	(Transportarbeiter)

Von diesen wurden folgende Kameraden zu Mitgliedern des Exekutivkomitees gewählt:

Robert Williams,
J. Döring,
M. Bidegaray,
A. Forstner,
Ch. Lindley.

Als Vorsitzender des Exekutivkomitees und des Generalrates wurde Robert Williams (England) ernannt und als dessen Stellvertreter J. Döring (Deutschland).

In den holländischen Ausschuß wurden gewählt die Kameraden:

P. Moltnaker (Eisenbahner),
J. Brautigam (Transportarbeiter),
S. van den Berg (Transportarbeiter-Föderation).

Als Sekretär fungierte Edo Fimmen.

Erweiterung und Ausbreitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Vor allem wurden die Bemühungen darauf gerichtet, die Prinzipien und die neuen Ziele, die die Internationale Transportarbeiter-Föderation verfolgt, bei allen Organisationen der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute bekannt zu machen und diese zu bewegen, sich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anzuschließen. Das Ergebnis dieser Bemühungen ist aus der Liste ersichtlich, welche Ihnen gedruckt vorgelegt wurde und woraus Sie ersehen können, daß sich im Laufe des Jahres 1920 folgende Organisationen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen haben:

1. Die Eisenbahner von Großbritannien 470,000 Mitglieder
2. Die Eisenbahner von Belgien 84,000 "
3. Die Eisenbahner von Norwegen 8,950 "
4. Die Eisenbahner von Luxemburg 6,700 "
5. Die Eisenbahner der Schweiz 40,000 "

6. Die Eisenbahner der Tschechoslowakei	66,598 Mitglieder
7. Die Eisenbahner von Jugoslawien	27,000 "
8. Die Transportarbeiter von Frankreich	20,000 "
9. Die Transportarbeiter von Dänemark	3,000 "
10. Die Transportarbeiter von Finnland	5,012 "
11. Die Transportarbeiter der Schweiz	2,880 "
12. Die Transportarbeiter der Tschechoslowakei (deutsche Sprache)	10,000 "
13. Die Transportarbeiter von Irland	15,000 "
14. Die Transportarbeiter von Griechenland	25,000 "
15. Die Seeleute von Norwegen	5,000 "
16. Die Stewards von Norwegen	3,000 "
17. Die Maschinisten und Heizer von Norwegen	1,699 "

sodaß sich insgesamt im Laufe des Jahres 1920 17 neue Organisationen angeschlossen haben, mit einer Mitgliederzahl von zusammen 792 839. Rechnet man noch die Erhöhungen der Mitgliederzahl der uns bereits früher angeschlossenen Organisationen hinzu — zusammen 31 443 Mitglieder — so können wir feststellen, daß der Mitgliederbestand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der am 31. Dezember 1919 1 889 121 betrug, somit bis zum 31. Dezember 1920 auf 2 713 403 gestiegen ist.

Nach dem 1. Januar 1921 haben noch folgende Organisationen ihren Beitritt angemeldet, der von dem Exekutivkomitee bereits bestätigt wurde :

Land	Organisation	Mitglieder
Dänemark	Eisenbahner	10,200
Tschechoslowakei (deutsche Sprache)	"	30,000
Spanien	"	10,000
Bulgarien	"	1,000
Ungarn	"	—
Ungarn	Transportarbeiter	3,500

Die Korrespondenz mit einer beträchtlichen Anzahl anderer Organisationen über die Frage ihres Beitritts ist noch nicht abgeschlossen. Es ist jedoch zu erwarten, daß im Laufe dieses Jahres manche von ihnen sich gleichfalls der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anschließen werden.

Verbindungen mit anderen Internationalen Berufssekretariaten.

Entsprechend dem Artikel 4K der Statuten wurden sowohl durch Unterhaltung eines ständigen Briefwechsels als auch durch regelmäßige Zusendung aller von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation herausgegebenen Schriften und Drucksachen regelmäßige Verbindungen mit den andern Internationalen Berufssekretariaten aufrechterhalten.

Insbesondere wurden solche Verbindungen gepflogen mit:

a) dem Internationalen Sekretariat der Bergarbeiter.

Unter anderem hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation an den im August in Genf tagenden Internationalen Bergarbeiterkongreß ein Begrüßungstelegramm gerichtet.

b) mit dem Internationalen Sekretariat der P. T. T.

Die in diesem Sekretariat organisierten Arbeiter haben der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß es früher oder später nicht allein zum Anschluß der P. T. T.-Internationale an die Internationale Transportarbeiter-Föderation kommen müsse, sondern daß sich wahrscheinlich auch eine Verschmelzung dieser beiden Internationalen Sekretariate für unbedingt notwendig erweisen werde.

Leider konnte der Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation der Einladung zu dem am 31. Oktober 1920 stattgefundenen Internationalen Kongreß der P. T. T. wegen Zeitmangels nicht Folge leisten.

c) mit der International Seafarers Federation.

Entsprechend dem Beschluß der letzten Sitzung des Exekutivkomitees vom 26. und 27. Juli 1920 wurde noch am 29. Juli an den Präsidenten, den Sekretär und die Delegierten der anfangs August in Brüssel tagenden „International Seamen's Conference“ ein Schreiben gerichtet, in dem auf die Wichtigkeit gemeinsamer Arbeit und gemeinsamen Vorgehens der Seeleute mit den übrigen, namentlich den in den Häfen und Docks beschäftigten Transportarbeitern, hingewiesen wurde. Eine Kopie dieses Schreibens wurde allen Transportarbeiter- und Eisenbahnerorganisationen zugeschickt.

Darauf trat am 7. August, als sich der Sekretär gerade in der Frage des Boykotts gegen Ungarn in Österreich aufhielt, ein Telegramm des International Seafarer's Federation ein, in welchem das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu einer gemeinsamen Besprechung für den 14. oder 15. August nach Brüssel eingeladen wurde.

Der Inhalt des Telegramms wurde zwar dem Sekretär nach Wien übermittelt, doch war es infolge der beschränkten Zeit und des gerade damals herrschenden Streiks der österreichischen Telegraphenbeamten nicht möglich, die übrigen Komiteemitglieder rechtzeitig zu verständigen, sodaß die Zusammenkunft damals unterbleiben mußte.

Dagegen wurde das Exekutivkomitee der „International Seafarer's Federation“ zu einer gemeinsamen Besprechung für den 20. Oktober nach Amsterdam eingeladen, da für diesen Tag auch die nächste Sitzung unseres Exekutivkomitees anberaumt war.

Gelegentlich seiner Anwesenheit beim englischen Gewerkschaftskongreß in Portsmouth, hatte der Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation Gelegenheit, sich mit dem Präsidenten der International Seafarer's Federation, Havelock Wilson, und deren Sekretär C. Damm, hierüber zu verständigen. Am 14. September wurde hierauf der International Seafarer's Federation der Vorschlag gemacht, die gemeinsame Konferenz am 15. Oktober in London abzuhalten, womit sich Havelock Wilson und C. Damm einverstanden erklärten.

Diese Konferenz fand am 15. Oktober vorigen Jahres im Büro der „International Seafarers' Federation“ in London statt.

Von dem Vorstand der „International Seafarers' Federation“ waren anwesend:

J. Havelock Wilson (Präsident), C. Damm (Sekretär),
Cotter, Chambers und Griph (Schweden).

Das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation war durch seinen Vorsitzenden, R. Williams, und den Sekretär, E. Fimmen, vertreten.

Bei diesen Besprechungen, die den Charakter einer unverbindlichen Aussprache trugen, zeigte es sich, daß seitens des Vorstandes der „International Seafarers' Federation“ zwar ein Zusammenarbeiten mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für gut und nützlich erachtet wurde, daß aber die anwesenden Vertreter der International Seafarers' Federation einen Zusammenschluß mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vorläufig doch noch nicht für wünschenswert hielten.

Es wurde beschlossen, daß die beiden Vorstände im April nächsten Jahres in Genf zur Zeit des Internationalen Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nochmals zusammentreffen und über diese für beide Organisationen so wichtige Frage nochmals eingehend beraten sollen.

* * *

Im Anschluß an die Tatsache, daß die International Seafarers' Federation beabsichtigte, unter Umgehung der nur der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen mit dem international organisierten Reedertum ein internationales Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Seeleute zustande zu bringen, hat das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sowohl an Herrn Albert Thomas, Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, als auch an den Internationalen Sekretär der International Seafarers' Federation ein energisches Protestschreiben gerichtet.

Jedenfalls werden starke Maßregeln erwogen werden müssen, um zu verhindern, daß eine solche Mißachtung der Rechte der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Seeleute sich wiederholt.

d) mit dem „Internationalen Gewerkschaftsbund“.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation erhielt u. a. eine Einladung, dem in London am 28. November stattgefundenen Kongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes beizuwohnen. Der Vorsitzende der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Genosse Robert Williams, hat die Föderation daselbst vertreten.

Aktion gegen Krieg und Militarismus.

Auf Grund der von dem Internationalen Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Christiania gefaßten Beschlüsse gegen den Krieg und den Militarismus wurde eine energische Aktion unternommen, um diese Beschlüsse in die Praxis umzusetzen.

Vor allem wurden die angeschlossenen Organisationen aufgefordert, in ihrem eigenen Lande unter ihren Berufsgenossen wie auch unter der Arbeiterschaft im allgemeinen eine energische Propaganda für die in den Resolutionen ausgesprochenen Ziele und Aufgaben zu führen.

Die hierauf eingetroffenen Antworten haben deutlich gezeigt, daß die von den Delegierten des Christianiakongresses angenommenen Beschlüsse nicht nur mit Begeisterung aufgenommen wurden, sondern daß auch die ganze neue Taktik der Internationalen Transportarbeiter-Föderation von allen Organisationen so gut wie ausnahmslos unterstützt und gutgeheißen wurde.

Vor allem bei zwei Gelegenheiten hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation bewiesen, daß sie dazu berufen ist, die in Christiania angenommenen Prinzipien auch tatsächlich in die Praxis umzusetzen.

1. Der ungarische Boykott.

Auf Ersuchen und im Zusammenwirken mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund beschloß der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in seiner Sitzung vom 31. Mai und 1. Juni, zur Bekämpfung des Weißen Terrors in Ungarn ab 20. Juni den Boykott über dieses Land zu verhängen.

Dieser Boykott ist durch verschiedene Transportarbeiter- und Eisenbahnerorganisationen — namentlich in Österreich und manchen Teilen der Tschechoslowakei, wo die Eisenbahner gut organisiert sind — in hervorragender Weise durchgeführt worden. In andern Ländern scheinen die Eisenbahner und Transportarbeiter noch nicht durchweg so gut organisiert zu sein, um geschlossen wie ein Mann der Parole der Internationalen Transportarbeiter-Föderation Folge leisten zu können.

Immerhin kann festgestellt werden, daß dieser Boykott, wenn er auch das gewünschte Ziel nicht restlos erreicht hat, doch als energische Kundgebung für das mehr und mehr erwachende Bewußtsein unter der Arbeiterschaft im allgemeinen und den Transportarbeitern und Eisenbahnern im besondern gewertet werden muß, die endlich eingesehen haben, daß sie ihre wirtschaftliche Macht unbedingt dafür einsetzen müssen, die Greuel des Kapitalismus tatkräftig zu bekämpfen.

2. Verhinderung von Munitionstransporten für den polnisch-russischen Kriegsschauplatz.

Als die polnische Regierung auf Anstiften der kapitalistischen Entente-Regierungen in Osteuropa einen neuen Krieg entzündete und dadurch die Gefahr eines neuen Weltkrieges heraufbeschwor, hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation gleichfalls, gemeinsam mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund, energisch eingegriffen, indem sie die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder aufforderte, jedwede Beförderung von Waffen und Munition für Polen zu verweigern.

Dieser Aufruf der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist von den angeschlossenen Organisationen mit Begeisterung aufgenommen

worden, und die Transportarbeiter und Eisenbahner der verschiedenen Länder haben der Parole des Generalrates der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in oft geradezu heldenhafter Weise Folge geleistet.

Wenn es der Reaktion nicht gelungen ist, das russische Volk auf die Kniee zu zwingen, so ist dies gewiß in nicht geringem Maße auch dem opfermutigen Kampfe der Transportarbeiter und Eisenbahner der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu danken.

Diverse Sonderaktionen.

Im Laufe des vergangenen Jahres wurde die Internationale Transportarbeiter-Föderation bei verschiedenen Gelegenheiten um Vermittlung und internationale Unterstützung ersucht. Vor allem muß hierbei die Unterstützungsaktion erwähnt werden, die die Internationale Transportarbeiter-Föderation anlässlich des im Frühjahr 1920 stattgefundenen großen Streiks der holländischen Seeleute und Transportarbeiter zugunsten dieser Organisationen unternahm.

Bei dieser Gelegenheit muß in erster Linie der hervorragenden Beweise von Solidarität gedacht werden, die die englischen Hafen- und Dockarbeiter ihren holländischen Kameraden geliefert haben.

Die englischen Arbeiter begnügten sich nicht allein damit, die holländischen Schiffe während der Dauer des Streiks zu boykottieren, vielmehr hat die National Transportworkers' Federation, indem sie den holländischen Organisationen eine Unterstützungssumme von 1000 Pfund spendete, ihre internationale Solidarität nicht allein in Worten, sondern auch durch die Tat bewiesen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation selbst war bestrebt, in diesem Konflikt vermittelnd aufzutreten, da die Arbeitgeber sich weigerten, mit den Organisationen selbst weiter zu verhandeln. Die Verhandlungen, die seitens der Internationalen Transportarbeiter-Föderation von den Kameraden Gosling, Döring und Fimmen geleitet wurden, führten nicht zu einem Resultat, auf Grund dessen der Streik hätte aufgehoben werden können. Dieser mußte bald darauf abgebrochen werden und endete mit einer Niederlage der Arbeiter. Nicht zum geringen Teile ist dieser bedauerliche Ausgang der Zersplitterung und Spaltung unter den niederländischen Hafen- und Transportarbeitern selbst zuzuschreiben.

Von den übrigen Aktionen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation seien hier u. a. erwähnt:

die Bemühungen zur Einleitung einer Unterstützungsaktion für die ungarischen Transportarbeiter und Eisenbahner;

die Vermittlung bei einem Streik der Fischereiarbeiter von Bremerhaven sowie bei einem Konflikt der Schiffsarbeiter in Emden;

bei einem Lohnkonflikt zwischen dem belgischen Seeleuteverband und der Firma Coquerille & Co.;

zur Boykottierung der Schiffe der Firma Embyrococ in Pyräus (Griechenland);

bei einem Streik der Hafentarbeiter von Dünkirchen;

im Protest gegen die über 10 ungarische Volkskommissäre und den ehemaligen Vorsitzenden des ungarischen Eisenbahnerverbandes verhängten Todesurteile.

Der Londoner Eisenbahnerkongreß.

In Übereinstimmung mit Artikel 27—30 unserer Statuten wurde am 29. und 30. November in London der erste außerordentliche Kongreß für eine der in der internationalen Transportarbeiter-Föderation vertretenen Berufsgruppen und zwar die Eisenbahner, abgehalten. Dieser Kongreß bedeutete in jeder Hinsicht einen großen und bedeutenden Erfolg. Betreffs der Verhandlungen auf diesem Kongreß und der daselbst gefaßten Beschlüsse sei auf den bereits im Druck erschienenen Kongreßbericht verwiesen.

Innere Organisationsarbeit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Auch an dem inneren Ausbau der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wurde im Laufe des vergangenen Jahres, soweit die zu Gebote stehenden Kräfte ausreichten, gearbeitet.

Unter Leitung des Genossen Nathans, des Sekretärs des Niederländischen Eisenbahnerverbandes und stellvertretenden Mitgliedes des holländischen Ausschusses, wurde eine eigene Informations- und Dokumentationsabteilung errichtet, welche es dem Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nunmehr ermöglicht, den angeschlossenen Organisationen Auskünfte über alle die Transportarbeiter im besondern und die Arbeiterbewegung im allgemeinen betreffenden Fragen zu erteilen.

Ferner wurde damit begonnen, allen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bekannten Verbänden der Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner regelmäßig Mitteilungen über die verschiedenen Angelegenheiten und Fragen, die für sie von Interesse sein dürften, zukommen zu lassen.

Hierfür wurden allgemeine Rundschreiben, „Mitteilungen“, in drei Sprachen ausgeschickt. In gleicher Weise wurde ein Anfang damit gemacht, möglichst viel Material über die Lohn- und Arbeitsbedingungen bei den verschiedenen Gruppen zu sammeln und zu veröffentlichen.

Unter diesen Dokumenten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sind vorläufig im Druck erschienen: Berichte über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in Österreich, Holland, Schweden, Spanien, Belgien; und über die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter in England, Schweden, Holland.

Als Dokument 4 und 5 der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wird demnächst eine Übersicht über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in England und Deutschland erscheinen.

Bisher konnten alle Publikationen in englischer, französischer und deutscher Sprache erscheinen; es wurden jedoch Vorkehrungen getroffen, um dieselben binnen kurzem auch in einer der skandinavischen Sprachen veröffentlichen zu können. Ferner besteht die Absicht, sobald auch mehrere spanisch sprechende Organisationen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angehören werden, die Publikationen in dieser Sprache gleichfalls erscheinen zu lassen.

Die Korrespondenz mit den verschiedenen Organisationen wurde nach Möglichkeit immer in deren eigener Sprache geführt. So wurde außer in der französischen, deutschen und englischen Sprache die Korrespondenz auch in einer der skandinavischen und in spanischer Sprache geführt.

Jedenfalls kann festgestellt werden, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation derzeit die stärkste internationale Organisation des gesamten Proletariats ist.

Der Bericht wurde ohne Debatte angenommen.

Darauf wurde die Sitzung vertagt.

Nachmittags-sitzung.
Freitag, den 22. April 1921.

Den Vorsitz führte *M. Bidegaray* (Frankreich).

Sitz der Internationalen Transportarbeiter-
Föderation.

Der *Vorsitzende* beantragte, Punkt 8 der Tagesordnung zu behandeln und wies darauf hin, daß der österreichische Transportarbeiterverband den Antrag gestellt hatte, Amsterdam als Sitz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu bestimmen.

Dieser Vorschlag wurde unterstützt und angenommen.

Wahl des Generalrats.

Fimmen beantragte im Namen des Generalrats, den Generalrat aus Vertretern nachstehender Länder zu ernennen:

Großbritannien und Irland	2 Mitglieder
Deutschland	2 Mitglieder
Frankreich und Luxemburg	1 Mitglied
Italien	1 „
Spanien, Portugal und Südamerika	1 „
Österreich, Ungarn und Schweiz	1 „
Tschechoslowakei, Jugoslawien, Bulgarien, Griechenland und Polen	1 „
Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland	1 „
Belgien und Holland	1 „

Dieser Vorschlag wurde angenommen.

Es wurden von den respektiven Ländern folgende Kameraden ernannt:

- R. Williams, Großbritannien und Irland (Transportarbeiter)
- J. H. Thomas, Großbritannien und Irland (Eisenbahner)
- J. Döring, Deutschland (Transportarbeiter)
- H. Jochade, Deutschland (Eisenbahner)
- M. Bidegaray, Frankreich und Luxemburg

Ch. Lindley, Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland

A. Forstner, Österreich, Ungarn und Schweiz

W. Brodecky, Tschechoslowakei, Jugoslawien, Bulgarien, Griechenland und Polen.

Da die Delegation der belgischen Eisenbahner bereits abgereist war, konnte für Holland und Belgien noch kein Mitglied für den Generalrat angewiesen werden.

Aus Spanien und Italien waren keine Vertreter anwesend, weshalb diese Länder schriftlich eingeladen werden würden, ihren Vertreter für den Generalrat zu wählen.

Wahl des Exekutivkomitees.

Bidegaray (Vorsitzender) schlug im Namen des Generalrats vor, das Exekutivkomitee wiederzuwählen.

Dieser Antrag wurde unterstützt und einstimmig angenommen.

Wahl des Internationalen Sekretärs.

Auf Vorschlag des Vorsitzenden wurde der Internationale Sekretär, Edo Fimmen, einstimmig wiedergewählt.

Nächster Kongreß.

Auf Antrag *Forstners* (Österreichischer Transportarbeiterverband) wurde beschlossen, den nächsten Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Wien abzuhalten und zwar im Herbst 1922.

Bidegaray (Vorsitzender): Es müssen noch einige Punkte der Tagesordnung erledigt werden. Ich beantrage Punkt 10 der eingebrachten Vorschläge zu behandeln. Dieser Vorschlag wurde vom Holländischen Eisenbahnverband eingebracht und hat folgenden Wortlaut:

Resolution über die Einheit.

„Der Kongreß dringt bei den Verbänden jedes Landes, in dem unter den Transportarbeitern irgendeine Kategorie mehrere Organisationen bestehen, mit allem Nachdruck darauf, sich unverzüglich gegenseitig ins Einvernehmen zu setzen, um so rasch als möglich eine Zusammenfassung aller Kräfte der betreffenden Arbeitergruppe zu einer einheitlichen Organisation herbeizuführen.“

Das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wird beauftragt, nötigenfalls die vorbereitenden Maßnahmen zur Durchführung dieser Einheit zu treffen und überhaupt das Zustandekommen dieser Einheit mit aller Kraft befördern zu helfen.“

Moltmaker (Holland) verteidigte den Antrag und erklärte, daß Einheit innerhalb der Gewerkschaftsbewegung von größter Wichtigkeit sei.

In einigen Fällen, so z. B. in Holland, besteht mehr als eine Organisation, ohne daß dafür ein triftiger Grund anzuführen wäre. Die Notwendigkeit der

Einheit zeigte sich besonders während des Hafentarbeiter- und Seeleute-streiks im Frühling 1920. Vom nationalen Gesichtspunkt aus dürfte es schwierig sein, eine Annäherung zwischen den Organisationen zustande zu bringen. Wir glauben jedoch, daß die Internationale ersprießliche Arbeit in dieser Hinsicht leisten kann, indem erfahrene Männer, die eine ungeteilte Gewerkschaftsbewegung vertreten, als Vermittler auftreten könnten.

Langkemper (Niederländische Föderation der Transportarbeiter) gab zu, daß die Uneinigkeit zwischen den Transportarbeiter-Organisationen Hollands unzweifelhaft zum Nachteil der holländischen Arbeiter ist. Er war aber der Ansicht, daß ein Zusammenschluß nur auf revolutionärer Grundlage zustande kommen könnte. Nur wenn die Schwesterorganisation bereit wäre, eine revolutionäre Propaganda zu führen, erwarten wir von Verschmelzungsbestrebungen einen Erfolg. Ich möchte noch bemerken, daß es zwar wahr ist, daß auf Grund der Uneinigkeit der Streik verloren wurde, aber ich will doch darauf hinweisen, daß es die Mitglieder der antragstellenden Organisation waren, die als Eisenbahner Streikbrecher nach den Hafenstädten transportierten.

Hof (Holländischer Zentralverband der Transportarbeiter) erklärte, daß seine Organisation, die eine beträchtliche Anzahl Transportarbeiter organisiert hat, durchaus mit der Resolution einverstanden sei. Wir erachten die Einigkeit für notwendig und sind deshalb bereit, den Generalrat zu beauftragen, Versuche zur Herstellung besserer Beziehungen und eventuell Fusion einzuleiten.

Es wäre aber falsch, die Frage in der Weise zu behandeln, wie es Langkemper gemacht hat. Falls eine Verschmelzung zustande gebracht werden soll, kann nicht nur das Programm der Niederländischen Transportarbeiter-Föderation in Erwägung gezogen werden. Obleich wir eine wesentlich größere Anzahl Transportarbeiter umfassen als die Föderation, so würden wir doch kein Moment daran denken, der Föderation die Richtlinien für eine Verschmelzung zu diktieren. Eine Verschmelzung kann nur das Resultat gemeinsamen Einvernehmens sein, und wir glauben, daß dieses Einvernehmen unter der Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erzielt werden kann.

Bidegaray (Vorsitzender): Wir wissen alle, daß Einigkeit Vorbedingung für eine erfolgreiche gewerkschaftliche Tätigkeit ist. Wo die Internationale Transportarbeiter-Föderation in stande ist, die Einheit durch Beseitigung bestehender Differenzen zu fördern, soll sie dies nicht unterlassen.

Die Resolution wurde darauthin angenommen. Die Niederländische Transportarbeiter-Föderation stimmte dagegen.

Organisationsverhältnisse der Transportarbeiter.

Nathans (Niederländische Eisenbahner) legte dem Kongreß folgende Resolution vor:

„Das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation möge eine Untersuchung über die Organisationsverhältnisse der Transportarbeiter

aller Länder vornehmen und das Resultat den angeschlossenen Organisationen zur Kenntnis bringen.“

Fimmen (Internationaler Sekretär): Ich glaube, das Sekretariat soll sich mit den angeschlossenen Organisationen in Verbindung setzen.

Angenommen.

Untersuchung über die Verhältnisse in der russischen Gewerkschaftsbewegung.

Der Holländische Eisenbahnerverband hatte folgende Resolution eingebracht:

„Der Kongreß möge das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragen, sich mit der russischen Transportarbeiter-Organisation in Verbindung zu setzen, um zu untersuchen, ob und inwieweit die russischen Gewerkschaften tatsächlich als wirkliche Gewerkschaftsorganisationen betrachtet werden können und unabhängig und frei in ihrer Bewegung und in ihren Beschlüssen sind.

Über diese Untersuchung möge den angeschlossenen Organisationen zum Zwecke der Information wie auch im Hinblick auf einen möglichen Anschluß der russischen Transportarbeiter-Organisation an die Internationale Transportarbeiter-Föderation möglichst rasch berichtet werden.

Gleichzeitig soll über die Arbeits- und Lebensverhältnisse der russischen Transportarbeiter, über ihren Anteil an der revolutionären Bewegung in Rußland und schließlich über die Frage, ob und inwieweit die Kampfsmittel der russischen Arbeiter in Ländern mit anderen gesellschaftlichen Verhältnissen als in dem vorrevolutionären Rußland, Anwendung finden können, eine Untersuchung eingeleitet werden.

Moltmaker (Holländische Eisenbahner) beantragte, die Frage dem Generalrat zur Behandlung zu überweisen.

Angenommen.

Britischer Bergarbeiterkonflikt.

Bevin (Britische Transportarbeiter) verlas folgendes, von seinen Kollegen *Williams* und *Gosling* erhaltenes Telegramm:

„Ersuchen die englische Delegation, einen Antrag einzubringen, in dem die europäischen und amerikanischen Transportarbeiter und Eisenbahner aufgefordert werden, jede Arbeitsleistung bei Transport, Verschiffung oder sonstiger Beförderung von Kohle, deren Bestimmungsort vermutlich England ist, während der Dauer der gegenwärtigen Aussperrung der Bergarbeiter zu verweigern. Wir haben hier im Lande selbst energische Maßnahmen ergriffen, um die Kohlenarbeiter und Bunkerleute zur Einstellung aller Arbeit zu veranlassen, die die Regierung in ihren Versuchen, den Widerstand der Bergarbeiter zu brechen, unterstützen kann.

Williams, Gosling.“

Ich hoffe, daß dieser Kongreß sich einstimmig für eine Aktion zugunsten der britischen Bergarbeiter, die für ihr Leben und für ihre Existenz kämpfen, erklären wird.

Die Bestrebungen der Bergbesitzer und der britischen Regierung, die darauf gerichtet sind, die Löhne der Bergarbeiter auf das Niveau der Vorkriegszeit zurückzubringen, müssen energisch bekämpft werden. Die Bergbesitzer und die Regierung haben die Absicht, das Nationale Übereinkommen abzuschaffen, das für die Bergarbeiter den größten Sieg bedeutet, den sie jemals erreichten. Wenn die Bergarbeiter nachgeben müssen, wird ein Angriff auf der ganzen Front und in der ganzen Welt auf den Lebensstandard der Arbeiterklasse die Folge sein. (Beifall)

Fimmen (Internationaler Sekretär) teilte dem Kongreß mit, daß er die in Frage kommenden angeschlossenen Organisationen bereits telegraphisch aufgefordert hatte, die britischen Bergarbeiter im Falle des Ausbruchs eines Konfliktes zu unterstützen und daß die deutschen und holländischen Organisationen zustimmend geantwortet hatten. Er beantragte, diese Bitte an die angeschlossenen Organisationen zu wiederholen.

Der Kongreß beschloß, unter lautem Beifall an die europäischen und amerikanischen Transportarbeiter zu appellieren, um die britischen Bergarbeiter zu unterstützen.

Organisierung der dänischen Transportarbeiter.

Lindley (Schwedische Transportarbeiter) teilte mit, daß der Dänische Gewerkschaftsbund nicht bereit sei, den dänischen Transportarbeiterverband als Mitglied zuzulassen, da der Verband der ungelerten Arbeiter sich dem Anschluß widersetzt.

Wenn wir den Dänischen Gewerkschaftsbund ersuchen, seinen Beschluß zu revidieren, dürfte dieser Kongreß den dänischen Transportarbeitern in ihren organisatorischen Bestrebungen helfen. Ich beantrage deshalb folgende Resolution:

„Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, welcher davon unterrichtet wurde, daß der Dänische Gewerkschaftsbund sich weigert, dem Anschluß des Dänischen Transportarbeiterverbandes zuzustimmen gibt hiermit seiner Solidarität mit den dänischen Transportarbeitern Ausdruck und fordert die Gewerkschaften Dänemarks auf, das Recht der dänischen Transportarbeiter auf einen eigenen Verband anzuerkennen.

Die Transportarbeiter sind in allen Ländern ein so wichtiger Faktor des Wirtschaftslebens, daß andere Gewerkschafter einem der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Verband keine Hindernisse in den Weg legen sollten.

Der Kongreß verpflichtet sich, seinerseits dem Dänischen Transportarbeiterverband bei seinen Arbeiten mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln beizustehen.“

Angenommen.