

BERICHT

ÜBER DEN INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITERKONGRESS IN WIEN
IM GROSSEN SITZUNGSSAAL DER KAMMER
FÜR HANDEL, INDUSTRIE UND GEWERBE
VOM 2. BIS 6. OKTOBER 1922

ITF

Gewerkschaft
Dienstleistungen
Transport & Verkehr
Archiv

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION
AMSTERDAM (HOLLAND)
MAI 1923

WALTER B. GIBSON
General Counsel
Walter B. Gibson
Virginia

Tagesordnung.

1. Eröffnungsrede des Präsidenten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation
 2. Wahl des Kongreßbüros.
 3. Mandatsprüfung.
 4. Festsetzung der Geschäftsordnung.
 5. Geschäftsbericht des Exekutivkomitees.
 6. Kassenbericht.
 7. Referat über die internationale Lage. Referent: *Edo Fimmen*.
 8. Referat über die Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen. Referent: *J. Döring*.
 9. Referat über die Sozialisierung der Transportbetriebe. Referent: *M. Bidegaray*.
 10. Diskussion der eingebrachten Anträge.
 11. Festsetzung der Beiträge.
 12. Sitz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.
 - 13 a) Wahl der Länder, aus deren Vertretern der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und das Exekutivkomitee sich zusammensetzen werden ;
 - b) Wahl der Mitglieder des Generalrats ;
 - c) Wahl der Mitglieder des Exekutivkomitees ;
 - d) Wahl des Internationalen Sekretärs ;
 - e) Sonstige Wahlen.
 14. Bestimmung des Landes, in welchem der nächste Kongreß stattfinden wird.
-

Delegiertenliste.

Land	Namen der Organisationen	Namen der Delegierten	Mitgliederzahl
Belgien	Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. (Eisenbahner)	Petit Malien	69 230
	Belgische Transportarbeitersbond (Transportarbeiter)	P. Somers H. van Eyken J. Chapelle E. van Vlaanderen M. Colart (Gast) A. v. Pottelsberghe (Gast) J. Wynands (Gast)	30 000
Bulgarien	Union des Cheminots bulgare (Eisenbahner)	N. Issaieff	965
Dänemark	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	R. Kantsø	10 000
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Transportarbeiter)	N. P. Hansen A. Olsen A. Petersen	21 000
	Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark (Heizer)	E. Jacobsen	1 500
Deutschland	Deutscher Eisenbahnerverband	H. Richter E. Prawitz L. Steinberg R. Wirth	450 000
	Deutscher Transportarbeiterverband	W. Nordmann E. Riedel H. Seiffert F. Köhler H. Rathmann P. Wertmann	566 447
Frankreich	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat (Eisenbahner)	G. Toulouse P. le Guen J. Jarrigion Montagne	36 000

Land	Namen der Organisationen	Namen der Delegierten	Mitgliederzahl
Frankreich	Fédération Nationale des Ports, Docks, Transport et Manutentionnaires de France et d'Algérie (Hafenarbeiter)	E. Vignaud R. Guéna	12 000
	Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)	J. Guinchard E. Molard E. Jaccoud Bardollet E. Millet Lesouple } Gäste	20 000
Großbritannien	The National Transportworkers' Federation (Transportarbeiter)	E. Bevin J. Cotter G. I. Gillespie S. Warren S. Hirst H. Kershaw F. J. Maynard H. Gosling Th. Stillwell B. Tillett J. Davenport J. Sexton B. Smith	300 000
	The National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	C. T. Cramp J. C. Allen J. Marchbanks P. H. Black J. Gore W. T. Foot D. Race W. H. Bunnett W. L. Brunsdon	300 000
Holland	Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner)	P. Moltmaker N. Nathans W. van Delft G. Joustra	22 659
	Centrale Bond van Transportarbeiders (Transportarbeiter)	J. Brautigam A. Kievit H. Overst G. Zieverink	22 075

Land	Namen der Organisationen	Namen der Delegierten	Mitgliederzahl
Italien	Sindacato Tramvieri Italiani (Strassenbahner)	G. Sardelli G. Canini R. Prez	20 000
Jugoslawien	Verband südslawischer Seeleute	Glavan Abdon	1 500
Luxemburg	Fédération Nationale des Cheminots luxembourgeois (Eisenbahner)	M. Hack M. Leick	6 200
Österreich	Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner für Österreich	J. Tomschik F. Somitsch J. Smeykal R. Müller F. Lill K. Hofbauer B. König R. Weigl J. Decker K. Winter H. Innerhuber	109 088
	Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen Österreichs	K. Weigl F. Geiger A. Hofbauer F. Schindler M. Janda H. Schoissengayr E. Zumann J. Schmiedek, Gast	57 500
Polen	Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych w Polsce (Eisenbahner)	J. Odrobina Ch. Maxamin	83 750
Schweden	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	F. W. Franzén	34 794
	Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	O. Erikson	11 689
Schweiz	Schweizerischer Eisenbahnerverband	V. Lang	38 500
Spanien	Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (Eisenbahner)	A. F. Quer	7 000
	La Velocidad, Asociación de Chauffeurs y Aspirantes de Madrid (Chauffeure)	J. Dias A. F. Giot	2 000

Land	Namen der Organisationen	Namen der Delegierten	Mitgliederzahl
Tschechoslowakei	Unie Zeležninich V Československé Prag (Eisenbahner)	F. Stanek J. Foff K. Beran	53 000
	Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik	E. Grünzer E. Paul	24 700
	Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen im Bereiche der tschechoslowakischen Republik	A. Pragerl J. Nase	7 000

Mitglieder des Generalrats.

Robert Williams, Vorsitzender
 Johann Döring
 M. Bidegaray
 W. Brodečky
 A. Forstner
 T. Gómez
 H. Jochade
 Ch. Lindley
 C. Mahlman
 J. H. Thomas
 Edo Fimmen, Sekretär

* * *

J. Brautigam)
 P. Moltmaker) Mitglieder des Vorstandes.

Gäste.

- K. Seitz Präsident der Nationalversammlung, Vertreter der sozialdemokratischen Fraktion und der Österreichischen Sozialdemokratischen Partei.
- J. Reumann Bürgermeister der Stadt Wien.
- F. Hanusch Österreichischer Gewerkschaftsbund und Kammer für Arbeiter und Angestellte Niederösterreichs.
- Dr. Palla Sekretär der oben erwähnten Kammer.
- P. Richter Wiener Vorstand der Sozialdemokratischen Partei.
- K. Hofbauer Sozialdemokratische Fraktion des Wiener Gemeinderats.
- Dr. L. Maier Internationaler Sekretär der P. T. T.-Angestellten.
- H. Holek Redakteur des Fachblattes des Österreichischen Transportarbeiterverbandes.

INTERNATIONALER
TRANSPORTARBEITERKONGRESS

WIEN, OKTOBER 1922

Erster Tag.
Montag, den 2. Oktober 1922.

Eröffnung des Kongresses.

Der Präsident *Robert Williams* (Großbritannien) eröffnet den Kongreß und sagt:

Es ist jetzt zum zweiten Mal, daß der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hier in Wien, und zwar in demselben Gebäude, zusammentritt. Es sind 129 Delegierte anwesend aus 18 Ländern, die 32 Organisationen der Transportarbeiter vertreten. Sobald das Material verarbeitet ist, werden wir den Delegierten eine vollständige Delegiertenliste vorlegen können, aus der Sie alles nähere ersehen können. Außer den Delegierten sind auch noch eine Anzahl Gäste anwesend, die ich auf das herzlichste begrüße. Es sind das:

Vom Vorstande der sozialdemokratischen Arbeiterpartei und von der Parlamentsfraktion der sozialdemokratischen Arbeiterpartei: Karl Seitz, Präsident des Nationalrates, und Ferdinand Hanusch, Abgeordneter.

Von der österreichischen Gewerkschaftskommission und der Wiener Arbeiterkammer: Abgeordneter Ferdinand Hanusch.

Vom Präsidium des Wiener Gemeinderates: Bürgermeister Jakob Reumann und Gemeinderat Hofbauer.

Vom Vorstande der sozialdemokratischen Parteiorganisation in Wien: Abgeordneter Paul Richter.

Von der Kammer für Arbeiter und Angestellte: Dr. Palla.

Von der Post-Internationale: Dr. L. Maier.

Bevor ich meine eigentliche Eröffnungsansprache halte, möchte ich die Gäste bitten, das Wort zu ergreifen.

Begrüßungen.

Abgeordneter *Seitz*: Im Auftrage des Parteivorstandes der Sozialdemokratie Österreichs und des Verbandes der sozialdemokratischen Abgeordneten des österreichischen Parlaments heiße ich den Internationalen Transportarbeiterkongreß herzlich willkommen. Längst schon sind die internationalen

Kongresse der Gewerkschaften weit hinausgewachsen über die Aufgaben großer Kundgebungen einzelner Standesinteressen und sie gewinnen immer mehr an Bedeutung für die Machtbestrebungen des Proletariats, für die Verbesserung der Beziehungen der einzelnen Staaten untereinander und für den Frieden der Welt überhaupt.

Arbeitslosigkeit, Elend und Hunger haben die Proletarier aller Länder längst erkennen gelehrt, was der Krieg und was die furchtbaren Friedensdiktate an der Weltwirtschaft verbrochen haben. Längst ist die Heuchelei der Phrase von den besiegten und den Siegerstaaten enthüllt, und längst hat das Proletariat erkannt: es gibt nicht besiegte und Siegerstaaten, es gibt nicht mehr eine horizontale Gliederung der Menschheit in Staaten, sondern nur eine vertikale in Klassen; und der Besiegte in allen Ländern ist das unterdrückte Proletariat.

So bäumt sich dieses Proletariat auf in allen Ländern, nicht nur um Macht zu gewinnen, sondern auch um die Wiederkehr solcher Kriege für immer zu verhindern. Als eine solche Kundgebung begrüßen wir den Kongreß. Ihnen als den Trägern des Verkehrs kommt in dieser Hinsicht eine große Bedeutung zu. Ihr Entschluß wie Ihr Wille wird mit maßgebend sein dafür, ob sich der Kapitalismus wieder aufbauen kann zum wahn-sinnigen Imperialismus und damit der Welt wieder ein solches Unglück bereitet, wie wir es eben erlebt haben. Das österreichische Volk hat in seinem Sprachschatz die Worte Haß und Feindschaft nicht gekannt und selbst in der schrecklichsten Zeit des Krieges waren das nur Phrasen der herrschenden Gewalten. Aber nicht nur als Bürger dieses Staates begrüßen wir Sie, sondern auch als klassenbewußte Proletarier.

Man sagt, daß dieses Wien eine arme Stadt sei und dieses Österreich ein armes Land. Nein, Genossen, wir sind nicht arm. Wir sind nur unserer Freiheit und unseres Selbstbestimmungsrechtes beraubt. Wir sind als ein Wirtschaftsgebiet, das reich war, ausemangefallen, und man hat uns mit Gewalt verhindert, uns einem Wirtschaftsgebiet anzuschließen, das uns wieder emporgebracht hätte und dem wir nach aller politischen und nationalen Logik angehören müssen. Man hat uns vergewaltigt und hat uns zwingen wollen, hier einen eigenen Wirtschaftskörper neu aufzubauen. Die Konsequenz war, daß man uns in St. Germain versprochen hat, die Mittel bereitzustellen, um diese neue Wirtschaft aufzubauen. Aber wir warten schon drei Jahre auf die Erfüllung dieser Versprechungen. Nun scheint es, als wollte man endlich daran gehen, aber man will es nur unter Bedingungen tun, die für uns unannehmbar sind. Wenn unser Bürgertum heute noch nicht erkennt, was es bedeutet, einer fremden Kontrolle ausgeliefert zu sein: das Proletariat empfindet die Schmach und die Schande dieser Kontrolle, die uns auferlegt werden soll und die schrecklicher wäre, als je eine der Türkei auferlegt wurde. Im Kampfe um unsere Freiheit hoffen wir auf die Unterstützung des Proletariats der ganzen Welt, das nicht dulden wird, daß irgendwo ein Volk unterdrückt werde und wir versprechen Ihnen, daß wir, wie bisher, auch weiter treue Bürger der Internationale sein werden und getreulich mitkämpfen werden den Krieg für die Befreiung des Proletariats aus der Knechtschaft des Kapitalismus. (Beifall)

Abgeordneter *Hanusch*: Ich erlaube mir, den Kongreß im Namen der österreichischen Gewerkschaftskommission und der Wiener Kammer für Arbeiter und Angestellte zu begrüßen. Wenn auch nicht viel über hundert Delegierte hier im Saale sind, so repräsentiert diese Zahl doch eine ungeheure Macht, eine Macht, die so groß ist, daß, wenn sie geschickt ausgenützt wird im Interesse des Proletariats, sie in der Lage ist, zu verhindern, daß neue Kriege von den Herrschenden verursacht werden. Gerade weil der Transport die Blutader des Wirtschaftslebens ist, ist die Macht, die Sie hier repräsentieren, so groß. Allerdings hat die Vergangenheit gezeigt, daß diese Macht noch nicht so zum Ausdruck kommen kann, wie es notwendig wäre. Erinnern wir uns nur an den Boykott gegen die mit Proletarierblut befleckte ungarische Regierung, der leider nicht so geendet hat, wie er hätte enden müssen, wenn die Transportarbeiter-Organisation auch in den andern Ländern so vollkommen eingegriffen hätte wie in Österreich. Aus dieser Erwägung muß jede Gewerkschaft lernen, wie notwendig es ist, diese Organisation auszubauen. Die österreichische Arbeiterbewegung weiß, was sie an der Transportarbeiter-Organisation hat. Sie weiß, daß diese Organisation unter Umständen nicht nur für sich, sondern auch für andere Berufe eintreten kann, um deren Kampf zu unterstützen. Andere Branchen müssen unter Umständen monatelang kämpfen, um ihre Lage zu verbessern, während ein Stillstand des Verkehrs in wenigen Stunden den Kampf entscheiden kann. Die Macht, die die Verkehrsarbeiter besitzen, erfordert aber auf der andern Seite auch ein ungeheures Verantwortungsgefühl, um nicht wegen jeder Kleinigkeit die ganze Macht in die Wagschale zu werfen, sondern nur dann, wenn es sich um große Dinge handelt. So stolz Sie auf Ihre bisherigen Erfolge sein können, so werden Sie doch auf diesem Kongreß alles tun, um die internationale Organisation noch besser auszubauen. In diesem Sinne begrüße ich Sie und wünsche Ihren Verhandlungen besten Erfolg. (Beifall)

Weigl (Österreichischer Transportarbeiterverband): Im Namen des Ortskomitees der Transportarbeiter und Eisenbahner heiße ich Sie hier willkommen. Wir haben wohl in Wien Jahre des Elends und der Not hinter uns, wir haben aber auch ein gutorganisiertes klassenbewußtes Proletariat, das es zu schätzen weiß, wenn eine internationale Tagung in Wien stattfindet. Als in Genf der Beschluß gefaßt wurde, den nächsten Kongreß in Wien abzuhalten, waren die Kollegen der beiden Organisationen darüber erfreut, denn sie mußten den Beschluß als Anerkennung für ihre Organisationsarbeit ansehen. Das Wiener Lokalkomitee hat sich bemüht, den Delegierten den Aufenthalt in Wien so angenehm wie möglich zu machen. Eine Reihe von Veranstaltungen wird Ihnen ermöglichen, nach geleisteter Tagesarbeit gemütlich beisammen zu sein. Wir hoffen, daß es uns gelungen ist und daß die Delegierten, wie das erstemal, auch diesmal mit guten Erinnerungen aus Wien heimkehren werden. (Beifall)

Eröffnungsrede des Präsidenten Robert Williams

Kameraden und Delegierte!

Wir kommen diesmal in Wien zusammen, in der Hauptstadt eines Landes, das wohl mehr als irgend eines der anderen kriegführenden Länder unter den Folgen des Krieges und der dem Kriege gefolgtten Friedensverträge gelitten hat. Unser aller aufrichtige Teilnahme muß der traurigen Lage gelten, in die unsere österreichischen Kameraden dadurch gebracht wurden. In unserer ganzen Bewegung finden wir wohl in keinem andern Lande der Welt eine Gruppe der Transportarbeiter, die von mehr Pflichttreue erfüllt wäre als unsere österreichischen Kameraden und es ist daher unsere Pflicht, sowohl international als auch in unseren eigenen Ländern unseren Einfluß geltend zu machen, um die Wiederkehr stabiler und besserer wirtschaftlicher Verhältnisse für die Arbeiter dieses schwer geschädigten Landes zu beschleunigen. Unsere Gegenwart hier ist eine Herausforderung an die Diplomaten, die sogenannten Finanz- und Staatsmänner, deren Unwissenheit, Habgier und Unfähigkeit die Lebensbedingungen der Arbeiter auf den erschreckenden Tiefstand gebracht haben, der heute in ganz Europa vorherrscht.

Die Solidarität der Arbeiter aller Länder kann nur durch ihre internationale Organisation und zwar vor allem durch ihre Berufssekretariate und durch den Internationalen Gewerkschaftsbund zum Ausdruck gebracht und wirksam in die Tat umgesetzt werden.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist durch den Anschluß eines Landes nach dem andern und einer Sektion nach der andern numerisch immer stärker geworden und heute gehört die überwiegende Mehrheit aller Transportarbeiter und Eisenbahner der Internationalen Transportarbeiter-Föderation an.

Genosse Fimmen und das Amsterdamer Sekretariat haben Ihnen einen Bericht über die Tätigkeit und die finanzielle Lage der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im Jahre 1921 vorgelegt und es ist nicht meine Absicht, Ihnen alles das, was er und seine Kollegen Ihnen zur Kenntnis gebracht haben, zu wiederholen. Eine kleine und unbedeutende Gruppe der Transportarbeiter versuchte es, eine Internationale Transportarbeiter-Föderation unter der Leitung und Aufsicht Moskaus zu gründen. Diese Organisation behauptete, auf revolutionärer Basis zu stehen und schloß sich der Roten Gewerkschafts-Internationale an. Mit der Behauptung, dem Klassenkampf zu dienen, bemühten sie sich, Zwist und Spaltungen in die Reihen der international organisierten Transportarbeiter hineinzutragen. doch trotz ihrer eifrigen Hetzversuche war der Erfolg ihrer Bemühungen nur, daß sie den Arbeitern Argwohn einflößten und ein kleines Mißverständnis hervorriefen. Innerhalb der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist noch immer Platz für die russischen Transportarbeiter und Eisenbahner, vorausgesetzt, daß unsere russischen Kameraden Programm, Taktik und Grundsätze, wie sie in unseren Statuten festgelegt sind, anerkennen.

Trotz aller Behauptungen und Prinzipienklärungen Moskaus sehen wir, daß Rußland Schritt für Schritt immer weiter von dem ursprünglich angestrebten Kommunismus abweicht und mittels finanzieller und ökonomischer Verträge immer mehr Zugeständnisse an auswärtige Kapitalisten macht. Wir halten es unter diesen Umständen für überaus wichtig, daß man den in den russischen Gewerkschaften organisierten Eisenbahnern und allgemeinen Transportarbeitern gestatte, sich mit ihren Kameraden, den Transportarbeitern Westeuropas, zu vereinigen. Wir widersetzen uns nicht der Kampfbereitschaft und dem revolutionären Willen der Arbeiterklasse, wenn sie wirklich ehrlich und aufrichtig gemeint sind und bezwecken, die Einführung einer auf die Gemeinwirtschaft gegründeten Gesellschaftsordnung zu beschleunigen.

Seit wir zuletzt in Genf zusammengekommen sind, haben wir sehr schwere Zeiten mitgemacht; aber wir können aufrichtig und ehrlich sagen, daß sich die Internationale Transportarbeiter-Föderation ihrer schweren Aufgabe mindestens ebensogut entledigt hat wie irgend ein anderes Internationales Berufssekretariat. Das Exekutivkomitee und der Generalrat waren beide eifrig bemüht, die vom Genfer Kongreß erhaltenen Aufträge durchzuführen. Es werden Ihnen Resolutionen zur Diskussion vorgelegt werden, in welchen die Schaffung bestimmter Sektionen verlangt wird und zwar für:

1. die Seeleute, 2. die Eisenbahner und 3. für die übrigen Transportarbeiter.

Wir dürfen nicht vergessen, daß unser Genosse Fimmen nicht bloß Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, sondern zugleich auch einer der beiden Sekretäre des Internationalen Gewerkschaftsbundes ist. Unter Fimmens Leitung sind wir bisher imstande gewesen, unseren mannigfaltigen Pflichten nachzukommen, aber der Generalrat ist der Ansicht, daß man von Fimmen nicht länger erwarten könne, daß er diese beiden Ämter zur Zufriedenheit der Organisationen, deren Sekretär er ist, weiter ausüben kann. Die gegenwärtige europäische Lage macht es immer notwendiger für uns, unsere Arbeit auf einzelne Abteilungen unter einer gemeinsamen obersten Leitung zu verteilen, wobei den einzelnen Gruppen eine entsprechende Selbständigkeit zuerkannt werden soll.

Da sich die internationale Lage in bezug auf die Lebensbedingungen der Arbeiter zusehends verschlechterte, haben das Exekutivkomitee und der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation an die Regierungen der verschiedenen Länder appelliert, um das Zustandekommen eines wirklichen Weltfriedens zu beschleunigen. Bei der Konferenz in Stockholm hat der Generalrat Richtlinien formuliert, ohne deren Durchführung nach seiner Ansicht weder eine Gesundung des Welthandels zu erhoffen ist, noch auf eine Wiederherstellung der valutarischen Verhältnisse, noch auf das Maß an gutbezahlten Arbeitsmöglichkeiten, worauf unsere Mitglieder in allen Ländern Anspruch erheben dürfen. Folgende Resolution wurde einstimmig angenommen:

„Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stellt in Anbetracht der Tatsache der zunehmenden Arbeitslosigkeit und der beständig sinkenden Löhne der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute der verschiedenen Länder mit Beunruhigung die Tendenz fest, das Werk vieljähriger zur Verbesserung des Lebensstandards der Massen geleisteten Organisationsarbeit zunichte zu machen. Der Generalrat verurteilt die Politik der Arbeitgeberklasse, durch die versucht wird, die Reallöhne der Arbeiter und infolgedessen die effektive Warennachfrage herabzudrücken und die Arbeitslosigkeit weiterhin zu vergrößern. Wohi wissend, daß jede Beeinträchtigung des Achtstundentages die Arbeitslosigkeit verschärfen wird, beschließt der Generalrat überdies, irgendwelchen Versuchen, die Arbeitsstunden der Arbeiter aller Berufe und Sektionen der Transportarbeiter zu vermehren, Widerstand zu leisten.

Der Generalrat fordert die in Genua zusammentretenden Staatsmänner und Diplomaten auf, sich über die drohende Insolvenz Europas klar zu werden und alle Maßnahmen zu treffen, um ihre früheren, in den verschiedenen Friedensverträgen zum Ausdruck gekommenen groben Mißgriffe rückgängig zu machen.

Der Generalrat gibt der Überzeugung Ausdruck, daß die politische Weltmacht, die in den Händen der Grundbesitzer und Kapitalistenklasse ist, immer mehr in die Hände der Vertreter der Arbeiter- und Sozialistenparteien gelegt werden soll.

Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fordert die organisierten Arbeiter auf, eine internationale Kampagne einzuleiten, durch die folgendes angestrebt werden soll:

1. Aufhebung aller als Strafe gedachten Entschädigungsleistungen.
2. Annullierung der während des Krieges auf Grund gegenseitiger Anleihen zwischen den einzelnen Ländern entstandenen Schulden.
3. Beschaffung von Krediten für alle direkt infolge des Krieges und der Friedensverträge verarmten Nationen.
4. Maßnahmen zur Stabilisierung der Geldwerte und Wechselkurse.
5. Ermöglichung des vollen und unbehinderten Warenaustausches und Abschaffung der Zölle, Schutzztarife und künstlichen Schranken, welche Handel und Gewerbe behindern.
6. Herbeiführung des dauernden Friedens und allgemeiner Abrüstung, besonders auch in Rußland. Einstellung aller offenen und geheimen militärischen Vorbereitungen und Operationen, welche den wirtschaftlichen Wiederaufbau verzögern und
7. Schaffung einer vereinigten industriellen und politischen Arbeiterklassenbewegung, durch welche allein die Interessen der Arbeiter aller Länder gefördert werden können.“

Die Staatsmänner und Politiker, die in einer Welt des Trugs und Scheins leben, haben sich in Genf versammelt, die verschiedensten Fragen diskutiert und Beschlüsse gefaßt, ohne für die überwältigende Menge der Menschen, die sie angeblich vertreten, auch nur die kleinste greifbare Besserung zu erzielen. Der international organisierten Arbeiterschaft ist es vorbehalten, mit knappen Worten und in gedrängter Kürze eine Weltpolitik zu formulieren, die geeignet ist, eine materielle Besserung herbeizuführen. In den letzten Tagen standen wir vor der Gefahr eines neuerlichen Weltkrieges, der, wenn er ausgebrochen wäre, aller Wahrscheinlichkeit nach noch verderblicher geworden wäre als jener, der 1918 zu Ende ging.

Zusammen mit meinen Kollegen, den Generalratsmitgliedern Döring, Bidegaray und Brodečky, habe ich dem Kongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Rom beigewohnt, der bezweckte, die anti-militaristische Politik, zu der wir alle uns bekennen, in die Tat umzusetzen. Die Resolutionen liegen Ihnen gedruckt vor und ich hoffe aufrichtig, daß alles das, was wir in Ihrem Namen getan und gesagt haben, von den Delegierten dieses Kongresses voll und ganz bestätigt und gutgeheißen wird.

Es wurden Versuche unternommen, zunächst aber noch ohne unmittelbaren Erfolg, die Transportarbeiter Amerikas, Australiens, Neuseelands und Südafrikas für den Anschluß an die Internationale Transportarbeiter-Föderation zu gewinnen; aber die Entfernung ist so groß, daß es schwer ist, den persönlichen Kontakt zwischen unseren überseeischen Kameraden und uns aufrechtzuerhalten. Dennoch hoffe ich zuversichtlich, daß ungeachtet dieser Schwierigkeiten in naher Zukunft etwas unternommen werden kann, um die Arbeiter der genannten Länder mit den Arbeitern Europas in innigeren Kontakt zu bringen.

Der Generalrat hat alle ihm zu Gebote stehenden Mittel angewandt, um den Achtstundentag aufrechtzuerhalten. Angesichts der auf der ganzen Welt herrschenden Arbeitslosigkeit wäre es für uns vernichtend, zuzulassen, daß uns die Unternehmer Überstunden aufzwingen; denn, wenn wir in eine Vermehrung der Arbeitsstunden einwilligten, würde dies nach unserer Ansicht ein Herabdrücken unserer wirtschaftlichen Lage bedeuten.

Dem französischen Dockarbeiterverband wurde Hilfe geleistet, erstens, um diese Organisation auf eine gesunde finanzielle Basis zu stellen, zweitens, um sie zu ermutigen, den französischen Unternehmern, die den Achtstundentag abzuschaffen versuchten, den hartnäckigsten Widerstand entgegenzusetzen. Das Exekutivkomitee und der Generalrat haben die Pläne der internationalen Unternehmerklasse, die zunächst eine Herabsetzung der Arbeiterlöhne in den produktiven Industrien bezwecken, hauptsächlich, wie sie vorgeben, aus Gründen des internationalen Wettbewerbs, genau verfolgt, und wenn es ihnen in den einzelnen Ländern gelungen ist, die Lohnherabsetzungen bei den Arbeitern in den produktiven Industrien zu erzwingen, so verlangen sie Lohnherabsetzungen bei den Eisenbahnern und Transportarbeitern mit der Begründung, daß sich die Löhne der Industriearbeiter auf das „ökonomisch mögliche“ erniedrigt habe. Aus diesem Grunde ist es für

uns unbedingt nötig, die Solidarität zu stärken und aufrechtzuerhalten, nicht nur zwischen den einzelnen Sekretariaten, sondern auch zwischen unseren internationalen Berufsgruppen in den einzelnen Ländern.

Auf Grund der Beschlüsse des Genfer Kongresses hat das Exekutivkomitee zwei internationale Konferenzen der Seeleute abgehalten. Heute, da sich die französischen Seeleute von der Internationalen Seeleute-Föderation zurückgezogen haben, besteht diese nur mehr dem Namen nach. Das Exekutivkomitee hat der „Amalgamated Marine Workers' Union“ (dem Verband der Vereinigten Seeleute) seine volle Unterstützung angedeihen lassen, da dieser Verband tapfer gekämpft hat, um die Seeleute Großbritanniens in einem auf gesunder und wirklich gewerkschaftlicher Basis stehenden Verband zu organisieren. Havelock Wilson, der verhätschelte Liebling der englischen Reeder, ist die lebendige Verkörperung eines „gelben“ Gewerkschaftsführers. Sie alle haben von dem schamlosen Brief an Herrn Hugo Stinnes gehört, in dem Wilson mit verräterischer Schmeichelei den obengenannten Herrn als „Honoured Sir“ (Euer Hochwohlgeboren) anredet und in welchem er versuchte, über die Köpfe hinweg und ohne Wissen unserer deutschen Genossen mit Stinnes ein Übereinkommen zu treffen, das weniger im Interesse der Arbeiter gelegen war als in seinem eigenen und demjenigen seiner Kollegen vom „Landesverband der englischen Matrosen und Heizer“. Die Mehrheit der europäischen Seeleute-Organisationen arbeitet jetzt tatsächlich mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammen und der Generalrat hofft, bald einen Sekretär für die Seeleutesektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu ernennen, wodurch den Seeleuten der ganzen Welt ein wirklicher Dienst geleistet werden wird.

Bei der Eröffnungskonferenz der damals neugegründeten Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Amsterdam nach Unterzeichnung des Waffenstillstands habe ich auf eigene Verantwortung einen Antrag eingebracht, nach welchem unsere Kollegen in den Ländern mit entwerteter Währung für den geringeren Wert ihres Geldes nicht verantwortlich gemacht werden dürfen und man kann wohl ehrlich sagen, daß das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation immer wieder bemüht war, die ungerechte Geldstrafe zu vermeiden, die über die Länder in ungünstiger wirtschaftlicher Lage verhängt ist. Aber es kann keine befriedigende Lösung gefunden werden, solange keine gerechtere Grundlage gegeben ist. Der Generalrat wird diesem Kongreß Vorschläge unterbreiten, in denen wir — ohne ihnen übermäßige Lasten aufbürden zu wollen — an die Länder mit entwerteter Währung appellieren, damit sie ihre Mitgliedsbeiträge in einer Weise leisten, die der Gerechtigkeit und Billigkeit entspricht und die nicht zur Folge hat, daß die ganzen finanziellen Lasten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einzig und allein auf jenen Ländern ruhen, deren Valuta verhältnismäßig gut ist.

Wir alle gehen gerade jetzt schweren Zeiten entgegen. Ich hoffe, daß dieser Kongreß im Zeichen der Brüderlichkeit und des guten Willens stehen wird. Es wäre uns allen nur zum Schaden, wenn wir unsere Anstrengungen

und unsere Kräfte in gegenseitiger destruktiver Kritik vergeudet. In keinem anderen Augenblick der geschichtlichen Entwicklung war ein enger Zusammenschluß nötiger als eben jetzt und in nächster Zukunft. In den meisten Ländern ist die Kaufkraft der Löhne unter den Vorkriegswert gesunken und wir werden alles tun müssen, was in unserer Macht steht, um die gegenwärtige Lage der Arbeiter zu verbessern.

Freilich gibt es Leute, die, von der falschen Voraussetzung ausgehend, daß das gesteigerte Elend der Massen die Revolution herbeiführen werde, mit wirtschaftlichem Fatalismus und gefalteten Händen zuwarten, während die Situation sich immer schlimmer und schlimmer gestaltet. Ich dagegen bleibe bei meiner Überzeugung, daß die revolutionären Möglichkeiten und Gelegenheiten zu materieller Verbesserung eher durch eine gutgestellte als durch eine von Elend und Entbehrung aufgeriebene Arbeiterklasse geschaffen werden.

Noch einmal appelliere ich an alle Delegierten, jeder einzelne und alle miteinander mögen ihre Kräfte für die Wiederherstellung der wirtschaftlichen und finanziellen Stabilität einsetzen, insbesondere in dem Lande, in welchem wir heute versammelt sind und in Ihrem eigenen Namen richte ich an den Kongreß die Mahnung, seinen ganzen Einfluß in der angegebenen Richtung geltend zu machen. Groß und ernst ist unsere Verantwortung und es ist meine tiefinnerste Überzeugung, daß dieser Kongreß einen neuen Schritt vorwärts bedeuten wird auf dem Wege zur internationalen Solidarität der Transportarbeiter aller Länder. (Beifall)

* * *

Begrüßungsrede des Bürgermeisters der Stadt Wien.

Vorsitzender *Williams*: Der Bürgermeister der Gemeinde Wien, der nicht rechtzeitig hier erscheinen konnte, bittet um das Wort. (Beifall.)

Bürgermeister *Reumann*: In erster Linie obliegt mir die Aufgabe, diesen Kongreß im Namen der Majorität des Wiener Gemeinderates zu begrüßen. Der Wiener Gemeinderat, der durch lange Zeit keine Vertreter der Arbeiter in seiner Mitte hatte, besteht jetzt der Mehrheit nach aus Sozialdemokraten. Es ist selbstverständlich, daß dieser Gemeinderat infolgedessen die größte Aufmerksamkeit auf die Entwicklung der Arbeiterbewegung legt. Wir kennen die schweren Kämpfe der Handels- und Transportarbeiter, wir kennen auch die Kämpfe der Eisenbahner-Organisationen und ich selbst habe ja die Gründungskämpfe dieser Organisationen mitgemacht. Wenn wir auf jene Zeiten aus den Anfängen der Arbeiterbewegung zurückblicken und damit die großen Erfolge vergleichen, die sie in diesen Jahrzehnten errungen haben, dann denken wir auch daran, welche ungeheure Aufopferung der einzelnen Mitglieder der Organisation notwendig war, um die Organisation auf ihre jetzige Höhe zu bringen. Aber trotz allen politischen und wirtschaftlichen

Verfolgungen, die sie zu erdulden hatten, haben tausende und zehntausende Genossen ausgeharrt in zäher Arbeit, bis es ihnen gelungen ist, daß die Organisation des Proletariats jene Position zu erringen vermochte, die sie gegenwärtig einnimmt. Das war natürlich nicht nur in Österreich so, sondern überall hat das Proletariat und haben insbesondere auch die Transportarbeiter auf schwere Kämpfe zurückzublicken. So wünsche ich, daß auch dieser Kongreß dazu beitrage, die Organisation zu kräftigen und damit dem ganzen internationalen Proletariat zu nützen. (Beifall)

Vorsitzender *Williams*: Wir kommen nun zum Punkt 2 der Tagesordnung:

Wahl des Büros.

Fimmen (Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation): Ich möchte im Namen des Generalrates vorschlagen, als Vorsitzenden den Genossen Robert Williams zu wählen, den Vorsitzenden der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, und als Beigeordneten die Genossen August Forstner, den Vorsitzenden der Österreichischen Transportarbeiter-Föderation, und den Genossen Josef Tomschik, den Obmann der Österreichischen Eisenbahner-Organisation, die Vorsitzenden der beiden Organisationen, die unsere Gastgeber sind. (*Angenommen.*)

Wahl der Mandatsprüfungskommission.

Vorsitzender *Williams* schlägt als Mitglieder der Mandatsprüfungskommission vor: H. Jochade (Deutschland), M. Bidegaray (Frankreich), und J. H. Thomas (Großbritannien). (*Angenommen*)

Geschäftsordnung.

Es wird dann beschlossen, die Arbeitszeit von 9 bis 1 Uhr und von 3 bis 6 Uhr festzusetzen.

Darauf wird die Sitzung vertagt.

Nachmittagssitzung.
Montag, den 2. Oktober 1922.

Den Vorsitz führt *Robert Williams*.

Manifest

des Internationalen Propagandakomitees für die Errichtung einer „Roten“ Transportarbeiter-Internationale.

Präsident *Williams* teilt mit, daß allen Delegierten die Kopie eines Manifestes vorgelegt wurde, das von Leuten ausgeht, die glauben, berechtigt zu sein, im Namen der Internationale der Transportarbeiter zu sprechen. Genosse *Fimmen* wird Ihnen über die Informationen berichten, die er bei einigen Organisationen darüber eingeholt hat, wie weit sie dieser Sache angehören. In diesem Manifest sind eine ganze Menge Verleumdungen und Insinuationen enthalten über Dinge, die sich angeblich innerhalb der deutschen, französischen und englischen Bewegung ereignet haben. Dies ist der Wortlaut des Manifestes:

An die Transportarbeiter der ganzen Welt!

Am 2. Oktober dieses Jahres wird der Internationale Transportarbeiterverband, der sich mit Recht rühmt, daß ihm 2½ Millionen Transportarbeiter angehören, wieder einmal einen Kongreß abhalten, diesmal in Wien. Welche Erfolge können sie von diesem Kongreß erwarten, all die Transportarbeiter, die Eisenbahner und die Seeleute, deren Löhne man kürzt und deren Arbeitstag man verlängert?

Soll man in diesem Kongreß nur ein Geschwätz ohne Bedeutung sehen, oder wird er der Ausgangspunkt internationaler Aktionen sein?

Die Antwort auf diese Frage ist gegeben durch die Resolutionen der vorhergehenden Kongresse: Amsterdam, Christiania, Genf.

Eine dieser Resolutionen fordert den *Achtstundentag für sämtliche Seeleute*; die Konferenz von Washington, einberufen durch das Internationale Arbeitsamt, mit dem der Internationale Transportarbeiterverband ja auf gutem Fuße steht, läßt sich aber dadurch nicht hindern, das Gegenteil zu beschließen: *überall ist die schamlose Sabotierung des Achtstundentages zu beobachten.*

Eine andere Resolution fordert den *Kampf gegen den Krieg*. Die Führer des Internationalen Transportarbeiterverbandes lassen sich dadurch aber

nicht behindern, gemeinsame Sache mit den Regierungen zu machen, obwohl diese Führer sehr genau wissen, daß der Kapitalismus die Quelle aller Kriege ist.

Eine andere Resolution wieder will die Zahl der Arbeitslosen unter den Hafendarbeitern vermindern, während wir deren Zahl von Tag zu Tag wachsen sehen.

Diese Kongresse übergehen mit Stillschweigen die brennenden Fragen der Verteidigung der Löhne und der Maßregeln, die zu treffen wären, damit der Arbeiter nicht seinem Kameraden im anderen Lande in den Rücken fällt.

Wie soll man also die Resolutionen dieser Kongresse beurteilen?

Leere Phrasen, um die Köpfe zu betören.

Am gleichen Tage, an dem der Kongreß zusammentritt, (am 2. Oktober), wird der Tagelohn der englischen Dockarbeiter um einen Schilling herabgesetzt und es ist zu erwarten, daß weitere Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen im Laufe des nächsten Juni eintreten werden.

Und die Herren Bevin und Gosling und ihre Freunde haben diesen Kontrakt unterzeichnet.

Die Herren Fimmen, Bidegaray und Scheffel haben nichts gegen die Verschlechterung der Löhne der englischen Dockarbeiter und der französischen, deutschen und tschechischen Eisenbahner getan. Was haben sie denn getan? Welche sind ihre internationalen Aktionen?

Sie haben den Streik der amerikanischen Bergarbeiter gebrochen. Am 10. August schrieb Bevin, Führer der Hafendarbeiter Englands, dem Sekretär der Internationalen Bergarbeiter-Föderation, daß die Entsendung dreier mit Kohle beladener Schiffe nach Amerika einem Akt des Streikbruches gleichkommt — was aber nicht hinderte, daß im Laufe der gleichen Woche (19. bis 26. August) 150 000 Tonnen dieses kostbaren Brennstoffes für Amerika verladen wurden, auf Konto der zwei Millionen Tonnen, die während des Konfliktes, der doch für die amerikanischen Bergarbeiter eine Frage auf Leben und Tod bedeutet, verladen wurden.

Und worin bestand tatsächlich die Aktion des Internationalen Transportarbeiterverbandes? Sie war null und nichtig.

Der Internationale Transportarbeiterverband stimmt schweigend diesem Solidaritätsbruche zu.

Aber kann man tatsächlich etwas anderes erwarten von einer Internationale, die systematisch die Bildung einer Einheitsfront der Transportarbeiter verhindert? Der Internationale Transportarbeiterverband steht in freundschaftlichster Beziehung zu dem Völkerbund, das heißt, zu den Regierungen der Entente, deren Politik er stützt. Das bedeutet noch vollkommener Verschlavung der Arbeiter Zentral- und Osteuropas, die Geißel der Hungersnot für die durch den Vertrag von Versailles zu Tode getroffenen Länder. Das ist die Quintessenz dieser Politik. Gleich dem Ausbeuter, der Millionen aus dem Volke erpreßt und ihm dann zur Belohnung ein Almosen zuwirft, führt die Politik des Internationalen Transportarbeiterverbandes die Arbeiter zu ihrem Ruin, um ihnen dann in heuchlerischer Weise ein Almosen zu reichen.

Es waren nicht die Führer des Internationalen Transportarbeiterverbandes, die den Transport von Munition nach Rußland verhindert haben. Es war vielmehr der spontane Wille der Arbeiter, dem sie sich unterwerfen mußten. Wird sich jemand finden, der naiv genug ist, zu glauben, daß Thomas, dieser Erzreaktionär, der es ablehnte, die englischen Bergarbeiter in ihrem letzten Streik durch einen Solidaritätsstreik der Eisenbahner zu unterstützen, um, wie er sagte, die Schaffung einer revolutionären Situation zu verhindern, daß dieser Thomas eben ein Freund der russischen Revolution sei, ein Revolutionär im Internationalen Transportarbeiterverband?

Aber der Internationale Transportarbeiterverband geht noch weiter: *Er schließt aus der Internationale die Russen, die Bulgaren und die Finnländer aus und die Mehrheit der Franzosen, Holländer und die Tschechen weigert sich, mit ihnen gemeinsam zu arbeiten.*

In Deutschland sind die trefflichsten Vertrauensmänner der Organisationen von dem Internationalen Transportarbeiterverband und dem Eisenbahnverband ausgeschlossen. In der Tschechoslowakei ist er unablässig bemüht, eine Spaltung hervorzurufen.

Alle die hier unterzeichneten Organisationen haben sich nun vereinigt zu einem *Internationalen Propagandakomitee*, um eine Einheitsfront im wahren Sinne des Wortes zu schaffen.

Wir wollen, daß diese Internationale alle Transportarbeiter der ganzen Welt vereine, wir wollen, daß der Achtstundentag errungen und erhalten werde, daß die gegen die Löhne unternommenen Angriffe zurückgewiesen werden, daß ein Land nicht den Streik eines anderen breche und daß alle freundschaftlichen Beziehungen zum Kapital, zum Völkerbund und deren Vasallen gelöst werden.

Wenn jene Herren vom Internationalen Transportarbeiterverband zu Euch kommen, um Euch von Einigkeit und anderen Idealen zu erzählen, wenn sie Euch mit ihren Phrasen aus den Kongressen kommen, antwortet ihnen mit der Forderung, daß sie auf allen Häfen, auf allen Linien, kurz, überall Eure Lage und Eure Löhne durch internationale Aktionen verteidigen und zwar im Verein mit uns, das heißt mit den unterzeichneten revolutionären Transportarbeiter-Organisationen.

Wir verkörpern eine Macht, wenn wir es wollen, und wir sind einig!

Brüderliche Grüße

Der Verband der russischen Eisenbahner.
Der Verband der russischen Transportarbeiter.
Der Verband der deutschen Seeleute.
Die Französische Eisenbahner-Föderation.
Der Verband der tschechoslowakischen Eisenbahner.
Die Niederländische Transportarbeiter-Föderation.
Der Verband der Eisenbahner Bulgariens.
Der Verband der Eisenbahner Finnlands.
Der Verband der Eisenbahner Norwegens.
Der Verband der Transportarbeiter Norwegens.
Der Verband der Seeleute Norwegens.

Bevin (Englische Transportarbeiter) wünscht, das Präsidium möge die Delegierten darüber aufklären, daß das nur eine Kopie des Manifestes ist, welches an das Büro von Amsterdam von den Opponenten gesandt wurde, und daß das Manifest dort übersetzt und vervielfältigt wurde.

Fimmen (Internationaler Sekretär): Es ist ein Manifest, das wir in der Presse gefunden haben, das durch das sogenannte Propagandakomitee der Roten Transportarbeiter-Internationale verbreitet wurde und worin die Internationale Transportarbeiter-Föderation in der bekannten Weise angepöbelt wird. Wir hätten keinen Grund gehabt, uns weiter über die Sache aufzuregen, wenn nicht in diesem Manifest neben dem sogenannten Russischen Transportarbeiterverband, dem Russischen Eisenbahnerverband, dem Deutschen Seemannsbund, der abgetrennten französischen Eisenbahnerorganisation, einer tschechischen Eisenbahnerunion, die, glaube ich, gestern oder vorgestern gegründet wurde, eines bulgarischen Transportarbeiterverbandes, der finnischen Eisenbahnerorganisation, außerdem auch noch die Verbände der norwegischen Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute mitunterschieden hätten. Diese drei norwegischen Organisationen sind nämlich uns angeschlossen, und deshalb haben wir Grund, diese Sache klarzustellen, damit der Kongreß nicht nur Stellung nehme gegen diesen Fetzen hier, sondern auch über die Haltung der norwegischen Organisationen Klarheit gewinne. Ich habe mich an die norwegischen Organisationen gewandt in einem Telegramm, worin ich mitgeteilt habe, daß die kommunistische Presse einen Aufruf bringt, der an die Transportarbeiter aller Länder gerichtet ist und worin eine Attacke geritten wird gegen die Internationale Transportarbeiter-Föderation, daß ihre Namen unter dem Aufruf stehen, und daß ich Aufklärung erbitte, wie weit das richtig ist. Darauf habe ich von den norwegischen Genossen folgendes Telegramm erhalten:

„Die Seeleute, sowie die Verbände der Eisenbahner und Transportarbeiter, haben schriftlich ihren Protest eingelegt gegen den Mißbrauch ihrer Unterschrift unter diesem Manifest. Wir sind gegen diesen Aufruf. Brief folgt morgen.“

Dann haben wir einen Brief bekommen, worin dieses Telegramm bestätigt wird, und worin die norwegischen Genossen folgendes mitgeteilt haben:

„Am 1. September haben unsere drei Verbände den Entwurf eines gegen die Internationale Transportarbeiter-Föderation gerichteten Aufrufs erhalten, der auch mit ihren Namen unterzeichnet war. Andererseits hat jedoch die Organisation der Lokomotivführer, die ebenfalls der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen ist, das Schreiben nicht erhalten, und ihr Name kommt denn auch nicht unter dem Manifest vor. Wir wurden vom Büro der Roten Internationale gebeten, uns dem Manifest anzuschließen. Wir haben jedoch einstimmig beschlossen, gegen diese Methode zu protestieren und haben auch einen Protestbrief an die Rote Gewerkschafts-Internationale abgehen lassen. Die Rote Gewerkschafts-Internationale hat jedoch trotzdem unsere Namen unter dem Aufruf veröffentlicht.“

In diesem Brief aus Norwegen wird dann auch darauf hingewiesen, daß die norwegischen Genossen leider verhindert sind, am Kongreß in Wien teilzunehmen, denn die Organisation der Transportarbeiter ist nicht in der Lage, einen Vertreter zu entsenden. Die norwegischen Eisenbahner hatten die Absicht, können es aber auch nicht, weil ihr Vorsitzender erkrankt ist. Die Union der norwegischen Seeleute und Heizer hält selbst ihren Kongreß ab und ist dadurch ebenfalls verhindert, eine Delegation nach Wien zu entsenden. Die Lokomotivführer und Heizer müssen aus finanziellen Gründen von einer Delegation Abstand nehmen. Dessenungeachtet sind alle diese Organisationen gewillt, die Internationale Transportarbeiter-Föderation zu unterstützen und mit ihr zusammenzuarbeiten: sie geben ihrem Unwillen Ausdruck, daß das sogenannte Rote Büro eine so unrichtige Haltung einnimmt. (In dem Brief steht, „in so schmutziger Weise vorgegangen ist“.) Sie senden ihre herzlichsten Grüße an alle Kameraden und hoffen in der Lage zu sein, den nächsten Kongreß zu beschicken. Das Schreiben schließt: „Es lebe die Internationale Transportarbeiter-Föderation!“

Daraus geht hervor, daß das ganze Manifest, soweit es die Unterschrift der norwegischen Genossen anbelangt, ein Schwindel ist und daß die norwegischen Genossen im Geiste mit uns sind und mit uns bleiben wollen. In der kommunistischen Presse habe ich auch gelesen, daß die norwegischen Genossen an einer kommunistischen Konferenz, die anfangs August in Hamburg stattfand, ein Telegramm geschickt haben sollen. Auch darauf haben uns die norwegischen Genossen erklärt, daß sie kein Telegramm geschickt haben. Ich glaube, es war notwendig, das richtig zu stellen und wir werden auch dafür sorgen, daß nicht nur der Brief, sondern auch das Begleitschreiben in allen Sprachen übersetzt wird, sodaß wir den Schwindel in der Presse aufdecken und den Arbeitern demonstrieren können, in welcher Weise die Agitation von den Kommunisten betrieben wird, damit man glaube, daß Gott weiß wieviel Organisationen sich der Roten Internationale angeschlossen haben.

Cramp (Englische Eisenbahner) wünscht, daß der Kongreß über die ganze Frage zur Tagesordnung übergeht. Die Leute leben nur davon, daß man über ihre Pamphlete so viel redet. Es ist am besten, davon keine Notiz zu nehmen und uns nach diesen Aufklärungen zu richten.

Rathmann (Deutsche Transportarbeiter): Wir können uns mit dem einverstanden erklären, was uns die Genossen hier erklärt haben, aber es wäre doch notwendig, in der Presse darzulegen, mit welchen Mitteln die Kommunisten arbeiten, wenn auch nicht allzuviel Aufhebens davon gemacht werden soll.

Fimmen (Internationaler Sekretär): Ich glaube, wir können uns dahin einigen, daß der Nachrichtendienst der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in einer kurzen Notiz die Sache mitteilt und können es den Vorständen der angeschlossenen Verbände überlassen, was sie mit der Sache weiter anfangen wollen. (*Zustimmung*)

Geschäftsbericht des Exekutivkomitees.

Präsident Williams: Wir gehen in der Tagesordnung vorwärts. Die Mandatsprüfungskommission ist zusammengetreten. Was den Bericht des Exekutivkomitees betrifft, so liegt ein gedruckter Geschäftsbericht des Internationalen Sekretariats vor.

Jarrigion (Französische Eisenbahner) fragt, warum der griechische Verband der Transportarbeiter nicht im Bericht erwähnt ist.

Fimmen (Internationaler Sekretär) gibt bekannt, daß eine Zeitlang immer an die griechische Organisation Briefe gesandt wurden, daß aber zuerst keine Antwort kam, dann aber Briefe von der Post zurückkamen mit dem Vermerk, daß die Organisation unbekannt ist. Wenn den französischen Genossen die Adresse bekannt ist, wären wir glücklich, wieder in Verbindung mit der griechischen Organisation treten zu können.

Bevin (Englische Transportarbeiter) möchte Auskunft darüber haben, welche Unterstützung die französischen Hafentarbeiter in Marseille in ihrem Kampf bekommen haben, und fragt, ob Fimmen etwas über den Verlauf dieses Kampfes sagen kann.

Fimmen (Internationaler Sekretär) weist gegenüber *Bevin* darauf hin, daß die Unterstützung, die die Internationale Transportarbeiter-Föderation den Hafentarkeitern von Marseille in ihrem Streik für die Aufrechterhaltung des Achtstundentages gewährt hat, außerhalb des Berichtsjahres gewesen ist. Sie wurde im Jahre 1922 geleistet. Auf seine Frage bezüglich des Resultats kann Fimmen erwidern, daß er einen Bericht vom Sekretär der Französischen Hafentarbeiter-Föderation erhalten hat, wonach der Streik mit einem günstigen Resultat für die Hafentarbeiter geendet sei. Wie bekannt, hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation einen Aufruf zur Unterstützung der Hafentarbeiter erlassen, und wenn auch das Ergebnis dieses Aufrufes nicht so sehr großartig ist, weil wir doch den Umständen in den verschiedenen Ländern Rechnung tragen müssen, so waren wir doch imstande, 35 000 bis 40 000 Franks aufzubringen. Die englischen Eisenbahner haben 100 Pfund aufgebracht, die irischen Transportarbeiter ebenfalls 100 Pfund, die holländischen Transportarbeiter 1000 Gulden, die tschechischen Transportarbeiter 2000 Franks, die deutschen Transportarbeiter 200 000 Mark. Wenn die Summe auch nicht sehr groß sein mag, so hat sie den französischen Hafentarkeitern doch entschieden in ihrem Kampfe geholfen.

Das Resultat des Streiks war, daß eine Vereinbarung geschlossen wurde, wonach der Achtstundentag nicht vor dem 1. Januar 1924 abgeändert werden kann, und es wurde sogar die Bestimmung in den Vertrag aufgenommen, daß, wenn die Regierung versuchen sollte, durch gesetzliche Maßnahmen den Achtstundentag aufzuheben, eine solche Regelung sich auf die Hafentarbetriebe nicht beziehen dürfe. Das bedeutet, daß, wenn die Regierung auch den Achtstundentag für die anderen beseitigen würde, er doch für die Hafentarbeiter weiter gelten würde. Man kann sonach sagen, daß die Aktion der Marseiller Hafentarbeiter vollen Erfolg gehabt hat.

Vignaud (Französische Hafendarbeiter) bemerkt, daß der Bericht von *Fimmen* durchaus den Tatsachen entspricht, sodaß er nichts hinzuzufügen hat. Er wünscht nur denjenigen, die den Marseiller Arbeitern geholfen haben, in ihrem Namen den wärmsten Dank auszusprechen.

Cotter (Seeleute Großbritanniens) möchte gern wissen, ob das Büro irgend welche Mitteilungen über den Streik der französischen Seeleute machen könne.

Fimmen (Internationaler Sekretär) teilt mit, daß das Büro in der Tat einen Brief von *Rivelli* erhalten hat, nachdem er (*Fimmen*) vorletzten Sonntag bereits die ganze Lage in Frankreich mit ihm durchgesprochen hat. In dem Brief war mitgeteilt, daß es mit dem Streik der französischen Seeleute gut stehe. Der Streik ist in allen französischen Häfen allgemein. Es gibt nur die Schwierigkeit, daß, wenn die französische Regierung versuchen sollte, Schiffe zu bemannen, sie in ausländischen Häfen gelöscht würden.

Er hofft, daß die ausländischen Kameraden bereit sein würden, ihre französischen Kollegen zu unterstützen, vor allem moralisch dadurch, daß sie sich weigern, die Schiffe zu laden oder zu löschen, die von Frankreich aus mit Streikbrechern gesandt werden. Es ist auch diese Bitte um Unterstützung bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wie auch durch Vermittlung des Französischen Gewerkschaftsbundes beim Internationalen Gewerkschaftsbund eingelaufen. Darauf hat sich der Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation an die angeschlossenen Organisationen Belgiens, Frankreichs, Englands und Skandinaviens gewandt, um das zu tun, was von ihm verlangt wurde. Dieser Brief ist erst vor einigen Tagen versandt worden. Indessen sollen der Kongreß und die angeschlossenen Organisationen selbst entscheiden, was in der Sache unternommen werden soll.

Auf die weitere Frage, wie es mit dem Anschluß der französischen Seeleute an die Internationale Transportarbeiter-Föderation steht, teilt *Fimmen* mit, *Rivelli* habe gesagt, seine Organisation habe sich von *Wilson* losgetrennt, weil dieser im August nicht bereit war, die Aktion der französischen Seeleute zu unterstützen. *Wilson* habe erklärt, die englische Organisation könne auf die Durchführung des Achtstundentages in England gar nicht dringen, weil die Reeder versuchen würden, Lohnherabsetzungen durchzusetzen. Aus diesem Grunde hat sich *Rivelli* von ihm getrennt. Die französischen Seeleute haben schon beschlossen, sich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anzuschließen. Aber aus gewissen Gründen wollen sie den Anschluß nicht sofort durchführen, weil es aussehen würde, als würden sie es nur tun, um jetzt Unterstützung zu erhalten.

Wenn die französischen Seeleute herüberkommen werden, wird *Wilson* nur seine eigene und eine dänische Organisation haben, dann schließlich noch *Furuseth*, der jetzt überhaupt keine Seeleute hinter sich hat. *Fimmen* hat die Überzeugung, daß die französischen Seeleute moralisch schon affiliert sind und daß *Havelock Wilson* mit seiner Organisation allein ist.

Köhler (Seeleute Deutschlands): Wir von der Sektion der Seeleute in Deutschland haben von Rivelli ein Schreiben erhalten, worin er uns auf die Lage der französischen Seeleute aufmerksam gemacht und uns aufgefordert hat, Solidarität zu üben, was bei uns eine Selbstverständlichkeit ist. Wir haben an alle unsere Ortsverwaltungen ein Schreiben folgenden Inhalts gerichtet:

Werte Kollegen!

Die französischen Seeleute führen gegenwärtig einen Kampf um den Achtstundentag, der dort bisher gesetzlich war und welchen die französischen Reedereien durch einen Gewaltakt beseitigen wollen.

Die dortigen Seeleute haben sich in dieser Gefahr an die Seeleute und Hafendarbeiter aller Länder zwecks Unterstützung gewandt, die darin zu bestehen hat, daß die französischen Schiffe nicht bemannt, bebunkert und beladen werden dürfen. Schiffe, bei denen der Achtstundentag jedoch eingehalten wird, sind davon ausgenommen.

Ganz besonders unter die Lupe müssen die Schiffe der Reederei P. L. M. Compagnie genommen werden, welche außer diesem Namen noch die Nummern 1 bis 30 führen.

Ein Teil Reedereien hat bereits bewilligt; diese sind mit Legitimation versehen.

Offiziere und Mannschaften der französischen Seeleute stehen in diesem Kampfe unerschütterlich fest zusammen.

Da der Kampf der französischen Seeleute auch unser Kampf ist, müssen wir als Seeleute und Hafendarbeiter in jeder Weise unsere Schuldigkeit tun, weil auch die deutschen Seeleute einen Kampf wegen des Achtstundentages insofern führen, als auch diese anstreben, ihn gesetzlich einzuführen. Die deutschen Reedereien berufen sich immer auf das Ausland, indem sie speziell auf Frankreich hinweisen, weil man dort den Achtstundentag abzuschaffen gedenkt. Deshalb ist unbedingte Solidarität hierbei durch uns erforderlich und zwar genau so energisch, als wenn wir diesen Kampf für uns direkt führten.

Die Sektionen Seeleute sind durch die Ortsverwaltungen sofort in Kenntnis zu setzen und anzuhalten, in Wort und Schrift dieses den deutschen Seeleuten zur strikten Durchführung zu unterbreiten.“

Die französischen Seeleute waren bisher der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nicht angeschlossen, aber weil wir die Aussicht haben, daß sie es in Zukunft sein werden, halten wir es für unsere Pflicht, sie in ihrem Kampfe zu unterstützen. Wir wissen, wie schwer der Kampf ist, den auch wir um den Achtstundentag führen, und wir werden ihn umso leichter führen, wenn die Seeleute aller Länder sich dabei gegenseitig unterstützen. *(Beifall)*

Fimmen (Internationaler Sekretär) teilt mit, daß er einen Zettel mit einigen Anfragen von dem italienischen Genossen *Sardelli* erhalten hat. Vor allem wird darin gefragt, wieso es kommt, daß sich im französischen Bericht Seite 19 die Bemerkung befindet, daß Italien niemanden für den Generalrat nominiert hat, während schon vor einiger Zeit mitgeteilt wurde, daß von seiten der italienischen Straßenbahner *Sardelli* genannt wurde. *Fimmen* antwortet darauf, daß noch einige andere italienische Organisationen angeschlossen sind, sodaß es notwendig ist, daß sie sich auf einen gemeinsamen Vertreter einigen.

Sardelli beklagt sich weiter, daß in dem Bericht garnichts über die kritische Lage gesagt wird, in die die italienischen Transport- und Verkehrsarbeiter durch den Terror der Faschisten geraten sind. Demgegenüber verweist *Fimmen* darauf, daß er noch einen Bericht über die internationale Lage erstatten wird und er kann *Sardelli* beruhigen, daß er darüber noch einiges sagen werde; er glaubt, daß auch der Kongreß seine Meinung darüber äußern werde. Weiter wünscht *Sardelli*, daß die Arbeiter, die im Dienste der Gemeinde stehen, das volle Koalitionsrecht und vor allem das Streikrecht haben. *Fimmen* macht ihn darauf aufmerksam, daß *Sardelli*, als an ihn die Frage kam, ob er Anträge zum Kongreß zu stellen habe, diesen Wunsch hätte äußern können. Aber er glaubt, daß die Möglichkeit gegeben sein dürfte, auch noch auf dem Kongreß dazu Stellung zu nehmen. Das ist Sache des Kongresses.

Cotter (Seeleute Großbritanniens) macht darauf aufmerksam, daß im vorigen Jahre auf dem Genfer Kongreß eine ziemlich beträchtliche Summe dem Generalrat zur Verfügung gestellt wurde. Er findet keine Angabe für die Verwendung des Geldes.

Präsident *Robert Williams* verweist darauf, daß das zum finanziellen Bericht gehört und nicht zu diesem Punkt und bittet um ernste Bemängelungen. (Heiterkeit)

Der Bericht wird hierauf genehmigt.

Toulouse (Französische Eisenbahner) schlägt vor, daß der Kongreß den französischen Dockarbeitern in einem Telegramm zu ihrem Erfolg im Marseiller Streik Glückwünsche übersende. (Angenommen)

Kassenbericht.

Vorsitzender *Williams*: Es kommt zur Beratung Punkt 6, der finanzielle Bericht. Es sind drei Revisoren vom Kongreß zu ernennen.

Es werden gewählt: *H. Jochade* (Deutschland), *G. Toulouse* (Frankreich) und *Stanley Ilrst* (Großbritannien).

Vorsitzender *Williams*: Wir wollen nun zum Punkt 7, Bericht über die internationale Lage, kommen. Genosse *Fimmen* hat seinen Bericht schriftlich erstattet, der aber in die einzelnen Sprachen übersetzt und vervielfältigt werden wird, um Zeit zu sparen. Deshalb lassen wir nun folgen das

Referat über die Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen.

Döring (Deutschland): Die Frage, die uns heute beschäftigt, ist nicht neu, sondern einzelne große Gruppen unserer Organisation haben sich schon seit Jahrzehnten damit beschäftigt, weil ihrer Auffassung nach, und das mit Recht, eine Vereinheitlichung der Lohn- und Arbeitsbedingungen besonders in den verschiedenen großen Häfen eine Existenzbedingung für die Transportarbeiter geworden ist. Aus dem Grunde, daß Anregungen an das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gelangt sind, haben wir uns in der Exekutive mit der Sache beschäftigt, und ich habe den Auftrag bekommen, hier einen Vortrag über diese Frage zu halten, der die Grundlage bilden soll für eine Diskussion und Auseinandersetzung in den Spezialkonferenzen, die in Aussicht genommen worden sind.

Ich muß Ihnen aufrichtig sagen, ich bin mit Freude an diese Aufgabe herangegangen, aber ich habe wohl selten eine schwierigere Aufgabe zu erledigen gehabt, als die, die mir hier gestellt ist. Ich habe mit großem Eifer versucht, das Material zusammenzubringen, um eine Unterlage für die Diskussion zu schaffen und einen Weg zu zeigen, auf dem die Möglichkeit gegeben wäre, wenigstens in einigen Gruppen eine Vereinheitlichung der Lohn- und Arbeitsbedingungen herzustellen, und ich muß zu meinem großen Bedauern sagen, daß mir das nicht gelungen ist.

Das liegt vor allem an der Verschiedenartigkeit der Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Ländern; aber noch viel mehr an der unverhältnismäßig großen Abänderung der Arbeitsbedingungen infolge des Krieges und der sich daraus in einzelnen Ländern ergebenden Verhältnisse.

Um die große Verschiedenheit zu zeigen, möchte ich zunächst auf eine Gruppe aufmerksam machen, bei der man eigentlich hätte voraussetzen können, daß die Verhältnisse dort einigermaßen ausgeglichen werden könnten; das sind die Eisenbahner. Der Fernstehende, der nur auf der Eisenbahn fährt, oder sie vorbeirollen sieht, kann zur Auffassung gelangen, daß eigentlich die Lohn- und Arbeitsverhältnisse bei den Eisenbahnbetrieben sehr leicht einheitlich gestaltet werden können. Und doch ergibt sich, daß die Verhältnisse in den einzelnen Ländern stark verschieden sind. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, daß es sich in dem einen großen Staat um Privatbetriebe handelt, in anderen großen Städten um staatliche Betriebe, in anderen wiederum um gemeinwirtschaftliche Betriebe, und schließlich gibt es Länder, wo neben den staatlichen auch private Betriebe existieren. Wenn ich sagte, gerade bei den Eisenbahnen sollte man eine Vereinheitlichung für möglich halten, so war es deshalb, weil es sich da um Leute handelt, die im Gegensatz zu den meisten anderen Gruppen der Transportarbeiter in einem festen Arbeitsverhältnis stehen, denen oft nur monatlich oder als Beamte gar nur quartalsweise gekündigt werden kann.

Dann ist auch der Fahrdienst für den ganzen Betrieb einheitlich geregelt. Es sind die Systeme bei der Durchführung des Betriebes bis aufs einzelne durchgeprüft, weil dort jahrzehntelang immer in der gleichen Weise fortgearbeitet wird. Überdies arbeiten diese großen Eisenbahnbetriebe der

verschiedenen Länder einander in die Hände, sodaß beispielsweise die deutschen Reichseisenbahnen auf die Betriebseinrichtungen in Holland, Belgien, Frankreich usw. Rücksicht nehmen müssen und umgekehrt, sodaß also die großen Eisenbahnnetze immer mehr als ein internationaler Betrieb zu betrachten sind.

Und trotzdem läßt die Gleichheit im Betriebe alles zu wünschen übrig. Jeder Staat hat seine besonderen Betriebseinrichtungen. Vor allem deshalb, weil in den einzelnen Staaten für diese großen Eisenbahnbetriebe besondere Gesetze bestehen, nach denen der Betrieb geregelt wird. Es kommen in Frage die Aufstellung und Durchführung des Etats für die Eisenbahnen, soweit es sich um Staatsbetriebe handelt. Die Verwaltung in den Staatsbetrieben ist in den verschiedenen Staaten ganz verschieden aufgebaut. Die Anlagen sind andere; und in dem einen Land ist der Bürokratismus ein anderer als im anderen. (*Heiterkeit*)

Und dazu kommt noch die Rücksichtnahme der Betriebe auf den internationalen Verkehr und was dergleichen Dinge mehr sind.

Die vielen Konferenzen, die die großen Eisenbahnverwaltungen vor dem Kriege gehabt haben, um wenigstens den internationalen Betrieb immer mehr zu vereinheitlichen, haben gewiß ein Ergebnis gehabt, aber eine Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen für das Personal ist bei diesen Beratungen nicht herausgekommen.

Wir haben von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation aus anfangs des Jahres versucht, eine Feststellung über die Arbeitsbedingungen und Löhne der Eisenbahner zu machen. Dem Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist ja die Arbeit zugewiesen worden, die früher das Studienkomitee der Eisenbahner auszuführen hatte. Es sind Angaben gemacht worden für Österreich, Holland, Schweden, Spanien und Belgien. Von Deutschland ist ein besonderer Bericht eingegangen. Nun könnten ja die Löhne und die anderen Arbeitsbedingungen verschieden sein. Merkwürdig ist aber, daß selbst die Arbeitszeit in den einzelnen Betrieben ganz grundverschieden ist, denn von der strikten Durchführung der achtstündigen Arbeitszeit im Eisenbahnbetrieb ist nicht die Rede. Selbst in Staaten, wie zum Beispiel Österreich, wo der Achtstundentag streng durchgeführt wird, sehen wir, daß beim Eisenbahnbetrieb Ausnahmen bei der Durchführung gemacht werden, und je weiter wir nach dem Osten kommen, umso mehr sehen wir, wie die Arbeitszeit sich vom Achtstundentag abwendet, sodaß dort de facto vom Achtstundentag im Eisenbahnbetrieb nicht die Rede sein kann.

Nun muß ja zugegeben werden, daß die Durchführung des Achtstundentages im Eisenbahnbetrieb anders aussehen muß wie im Fabrikbetrieb. Der Eisenbahnbetrieb ist ein laufender Betrieb. Es sind nicht nur mit Rücksicht auf die verschiedenen Strecken, die durchfahren werden müssen, Ausnahmen zu machen, sondern es können sich auch während des Fahrdienstes

verschiedene Dinge ereignen — Defekt an Maschinen oder an der Unterlage, Entgleisungen, Verspätungen —, die bedingen, daß die Mannschaften über acht Stunden hinaus Dienst machen müssen und es ist nicht angängig, daß, wenn ein Zug Verspätung hat, die Arbeiter, wenn sie die Endstation nicht erreicht haben, auf der Strecke den Dienst einstellen und ihre Pause verlangen. Aber ganz abgesehen von diesen Notfällen kommt eine ganze Reihe von Fragen in Betracht, durch die die Durchführung des Achtstundentages hier unmöglich gemacht wird. Das Eigenartige dabei ist nun, daß in einzelnen Staaten die sogenannte Vorbereitungszeit zur Ausführung des Dienstes ganz verschieden bemessen wird. In einzelnen Staaten wird die Vorbereitungsarbeit — das heißt, wenn das Bedienungspersonal zu einem Zug bestellt wird, oder wenn es auf Zwischenstationen bleiben muß, um einen anderen Zug in Empfang zu nehmen — diese Wartezeit, in der das Personal auf den anzutretenden Dienst warten muß, mit 50 Prozent angerechnet, in anderen aber nur mit 20 Prozent, in anderen wieder mit 75 oder 80 Prozent. Es wird also diese Zeit nur mit einem Teile in Anrechnung gebracht. In anderen Staaten, z. B. in Schweden, wird noch zur Bedingung gemacht, daß diese Arbeitszeit bis zwölf Stunden zur Hälfte, bei mehr als zwölf Stunden ganz angerechnet wird. Beim Lohn ist es genau so. Hier sind die Verhältnisse noch weniger geregelt und es ist nicht möglich, auch nur einen Weg zu zeigen, wie da eine Vereinheitlichung möglich wäre.

Nehmen wir dann eine andere Hauptgruppe: die Hafendarbeiter. In den meisten Ländern Europas ist für die Hafendarbeiter tatsächlich der Achtstundentag durchgeführt. Wir haben nur eine oder zwei Ausnahmen, wo die Hafendarbeiter den Achtstundentag nicht haben. In allen Staaten aber, die von Bedeutung sind, ist der Achtstundentag durchgeführt. Es sind allerdings in einzelnen Staaten Ausnahmen zugelassen, z. B. Überstunden, Nacharbeit oder Sonntagsarbeit. Aber wir haben doch Länder, wo tatsächlich der Achtstundentag strikte durchgeführt wird, wo die Sonntagsarbeit verboten und die Nacharbeit nur bis zu einer gewissen Dauer, beispielsweise bis zu zwei Stunden, gestattet wird. Wir sehen also, daß bei dieser Gruppe wohl die Möglichkeit besteht, oder wenigstens ein Schritt gemacht worden ist, nach einer Richtung eine Vereinheitlichung herbeizuführen, während die Lohnverhältnisse absolut ungeregelt sind. Ich muß noch auf einen besonderen Umstand hinweisen. In den europäischen großen Seestaaten ist der Achtstundentag durchgängig gesetzlich geregelt, mit Ausnahme von Deutschland und England. In Deutschland ist er durchgeführt auf Grund einer Verordnung der Koalitionsregierung von 1918. In England ist er nicht gesetzlich geregelt, sondern auf Grund einer Vereinbarung mit den Arbeitgebern. Aber sonst ist er in allen Hafendarbetrieben durchgeführt. Aber die Arbeitslöhne sind derart verschieden, daß nicht die Spur einer Vereinheitlichung zu erblicken ist. Zwar sind im allgemeinen nach dem Kriege die Überstunden in allen Ländern sehr stark eingeschränkt. In vielen Fällen ist diese Frage gesetzlich geregelt, in vielen anderen durch Vertrag. Bei der Sonntagsarbeit ist es genau so. Einzelne Staaten haben da weder ein Gesetz noch eine Verordnung. Wo aber starke Organisationen sind, ist die Frage tariflich geregelt.

Ich sprach vorhin über die Differenzierung der Löhne im Eisenbahnbetrieb. Bei den Hafenarbeitern ergibt sich eine solche Differenzierung, daß ein Ausgleich in den Lohnverhältnissen hier ganz unmöglich erscheint. Ich habe die Verhältnisse in vier schiffahrttreibenden Ländern herausgezogen. In Holland ist nach der letzten Feststellung — inzwischen sind natürlich wieder einige Monate vergangen, und die Lohnverhältnisse haben sich etwas geändert — die Sache so: die Hafenarbeiter haben einen Tagelohn von $6\frac{1}{2}$ Gulden. Das waren nach dem Kursstande am 21. September dieses Jahres 3770 deutsche Mark. In England hatten die Hafenarbeiter einen Lohn von 12 Shilling. Er stand ursprünglich auf 16 und ist im Laufe von einigen Monaten abgebaut worden, sodaß bei Aufnahme dieser Zusammenstellung die Hafenarbeiter in England 12 Shilling täglich hatten. Das ist nach dem Kurs vom 21. September 3700 Mark. Die Kollegen in Belgien hatten einen Tagelohn von 22 Franks, das macht nach dem Kursstand vom selben Datum 2307 Mark, und in Deutschland hatten die Hafenarbeiter zu derselben Zeit einen Tagelohn von 760 Mark. Wenn wir die Verhältnisse in Italien oder in den nordischen Ländern, von andern ganz zu schweigen, noch in Betracht ziehen würden, dann würden sich die Differenzen natürlich noch mehr vergrößern. Eine Einheit in den Löhnen herrscht nur in Holland und England, während Belgien und Frankreich schon ganz erheblich niedrigere Löhne haben.

Ich werde meinen Vortrag nun abbrechen. Wir haben die Vereinbarung getroffen, daß ich den Vortrag, um eine genaue Übersetzung zu erleichtern, in zwei oder drei Abschnitten halten soll. Ich will nur noch resumieren, daß in Bezug auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen in mir die Überzeugung geweckt wurde, daß es selbst einem schlauerem Manne, als ich es bin, nicht möglich sein dürfte, eine Ausgleichsbasis zu finden und zu zeigen, was zu unternehmen wäre, um eine Vereinheitlichung herbeizuführen.

Schluß des ersten Tages.

Zweiter Tag.

Dienstag, den 3. Oktober 1922.

Den Vorsitz führt Robert Williams.

Fimmen (Internationaler Sekretär) teilt mit, daß vom Ungarischen Transportarbeiterverband ein Schreiben eingelangt ist, daß es den Kollegen infolge der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse und der großen Teuerung, durch die sie in schwere Kämpfe verwickelt sind, zu ihrem Bedauern nicht möglich ist, auf dem Kongreß zu erscheinen. Sie teilten aber mit, daß sie schon im voraus sich allen Beschlüssen dieses Kongresses anschließen und uns die besten Grüße senden. (*Beifall*) Vom Genossen Schumann, dem Vorsitzenden des Deutschen Transportarbeiterverbandes, ist ein Telegramm eingegangen, daß er durch die Erledigung dringender Organisationsarbeiten verhindert ist, den Verhandlungen beizuwohnen. Er entbietet uns die brüderlichsten Grüße und drückt den Wunsch aus, daß unsere Verhandlungen, vom Geiste brüderlicher Solidarität getragen, uns dem ersehnten Ziele näher bringen mögen. (*Beifall*)

Ferner habe ich mitzuteilen, daß einer unserer Delegierten, Genosse Ben Smith, ziemlich ernst erkrankt ist und vermutlich diesem Kongreß nicht beiwohnen kann. Ich glaube im Namen aller Anwesenden zu sprechen, wenn das Büro dem Genossen Smith die besten Wünsche auf baldige Genesung übermittelt. (*Beifall*)

Es folgt nun die

Fortsetzung des Referats über die Vereinheitlichung der Lohn- und Arbeitsbedingungen.

Döring (Deutschland): Ich habe mich gestern vornehmlich mit der Arbeitszeit und den Löhnen befaßt und werde heute in kurzen Umrissen einiges über die sozialen Einrichtungen sagen und dann noch einmal zur Gesamtlage Stellung nehmen. Genau dieselbe Ungleichheit wie bei der Arbeitszeit und den Löhnen finden wir auch bei den sozialen Einrichtungen.

Wir haben in England seit einigen Jahren eine Versicherung gegen Arbeitslosigkeit, zu der nicht nur der Staat und die Kommunen, sondern auch die Arbeitgeber und Arbeitnehmer Beiträge leisten müssen. In Belgien

besteht eine ähnliche Einrichtung. Man nennt sie Krisefond, der nach Beendigung des Krieges eingeführt wurde. Dazu leisten die Kollegen einen Beitrag von einem Franken. In Holland ist eine Arbeitslosenversicherung eingeführt, zu der ebenfalls die Kollegen einen Beitrag von 28 Cents leisten müssen. In Deutschland ist die Versicherung gegen Arbeitslosigkeit bisher gesetzlich nicht eingeführt, sondern durch Verordnung vorläufig geregelt. Die Einführung der Arbeitslosenversicherung durch das Gesetz ist in Vorbereitung und wird vielleicht in nächster Zeit kommen. Aber momentan müssen wir damit rechnen, daß sie gesetzlich nicht geregelt ist. Deshalb haben wir auch in Deutschland keinen Beitrag dafür zu entrichten. So ist also die Versicherung gegen Arbeitslosigkeit in den einzelnen Ländern sehr verschiedentlich geregelt — nicht nur im Prinzip, sondern auch in den Einzelheiten. Im allgemeinen sollte man wohl annehmen, daß der Gesetzgeber von dem Grundsatz ausgeht, daß der Arbeiter, wenn er arbeitslos wird, eine Entschädigung bekommen müsse, die es ihm ermöglicht, sich und seine Familie vor dem Hungertod zu schützen, die ihm also ein wenn auch herabgemindertes Existenzminimum gewährt. Nun ist das Existenzminimum schon unter gewöhnlichen Verhältnissen ein sehr dehnbarer Begriff, aber bei der Arbeitslosenversicherung wird er noch mehr gedehnt. In England wird an die Arbeitslosen eine Unterstützung von 20 Shilling die Woche ausbezahlt, in Belgien 18 Francs, in Holland 15 Gulden, und in Deutschland erhalten sie mit den Zuschlägen 204 Mark die Woche. Eingerechnet sind natürlich nicht die Unterstützungen, die sie aus den Gewerkschaften bekommen, sondern nur die Unterstützungen von staatlichen Einrichtungen. Wenn man diese Summen als Existenzminimum nimmt, ergibt sich folgendes Verhältnis: in England werden an die Arbeitslosen 20 Shilling bezahlt. Betrachten wir das für die Hafendarbeiter. Deren Tagelohn beträgt 12 Shilling, sodaß also die Unterstützung wöchentlich 1,7 Tagelöhne beträgt. In Belgien erhalten sie 18 Francs, 22 Francs beträgt der Tagelohn. Mithin erhalten sie in Belgien 0,8 Tagelöhne, also nicht einmal einen ganzen Tagelohn für die Woche. In Holland erhalten die Arbeitslosen eine Unterstützung von 15 Gulden. Der Tagelohn beträgt 6½ Gulden. Mithin erhalten sie 2,3 Tagelöhne die Woche. In Deutschland erhalten sie 204 Mark. Das ist nach dem Stande vom 1. Juli 1,2 Tagelöhne. Im Durchschnitt ist in allen diesen Staaten zusammengenommen 1½ Tagelöhne als Existenzminimum für die Arbeitslosen bei den Unterstützungen vorgesehen. Daß das nicht ausreicht, um die Familie auch nur auf das Notdürftigste zu erhalten, braucht nicht erwähnt zu werden. Es zeigt sich aber, wie groß die Differenzen in der Anschauung der Gesetzgeber und Behörden darüber sind, womit man eine Arbeiterfamilie vor dem Hunger schützen kann. In Holland hält man es für möglich, daß der Arbeitslose mehr als zwei Tagelöhne erhält, in Belgien soll er mit nicht einmal einem ganzen Tagelohn die Woche auskommen. Alle diese Differenzen würden natürlich noch viel größer, wenn man auch die anderen Staaten in Betracht zöge, was natürlich notwendig wäre, wenn man an eine solche Vereinheitlichung herantritt.

Bei der Frage der Vereinheitlichung muß ich noch auf folgendes verweisen: Im Jahre 1920 wurde in ganz Europa wie auch in Amerika fort-

gesetzt versucht, die Bestimmungen über den Achtstundentag zu verschlechtern, oder den Achtstundentag wieder ganz zu beseitigen. Es geschah das mit der Behauptung, daß in Deutschland gar kein Mensch mehr an die Durchführung des Achtstundentages denke, sondern daß in Deutschland wieder zehn oder zwölf Stunden gearbeitet wird. Die Kapitalisten haben nicht einsehen wollen, daß die niedrigeren Preise der deutschen Waren die Folge der schlechten Valuta sind, sondern sie haben sie darauf zurückführen wollen, daß in Deutschland 12 oder 14 Stunden gearbeitet werde. Es haben dann verschiedentliche Untersuchungen stattgefunden, und einzelne Regierungen haben solche Untersuchungen selbst vorgenommen. So hat die holländische Regierung eine Kommission nach Deutschland geschickt, und diese hat — einschließlich der Arbeitgeber, die dabei waren — festgestellt, daß in Deutschland der Achtstundentag überall mit wenigen Ausnahmen durchgeführt wird, und daß er nur dort nicht durchgeführt wird, wo er infolge der Eigenartigkeit der Betriebe nicht durchzuführen ist.

Sie sehen also, daß die Kapitalisten international versuchen, eventuelle günstigere Arbeitsbedingungen zu verschlechtern, indem sie sich auf die schlechten Verhältnisse in diesem oder jenem Lande berufen. Wenn wir in Deutschland, Frankreich, England usw. den Achtstundentag durchführen und die soziale Versicherung besser gestalten wollen, müssen wir versuchen, die angrenzenden Länder, die auch für die Industrie in Frage kommen, mit in Bewegung zu bringen, weil sonst die Arbeitgeber ein Argument gegen uns haben.

Ich bezweifle garnicht, daß in den südlichen Ländern, besonders am Balkan — von Rußland will ich garnicht reden —, die Verhältnisse in bezug auf die Sozialversicherung noch schlechter sind, als in den Ländern, von denen ich gesprochen habe.

Bei der Gelegenheit will ich noch auf eine Einrichtung aufmerksam machen, die unsere holländischen Kollegen haben; das ist die sogenannte Hafensreserve. Diese ist dort eingeführt als eine Einrichtung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, durch die der große Andrang von Berufskollegen in den Häfen beschnitten werden soll. Es ist das eine Einrichtung, wie wir sie ähnlich auch in Hamburg und verschiedenen englischen Häfen haben, eine Einrichtung, um einer bestimmten Zahl von Hafendarbeitern die Existenz zu sichern und es nicht dem Zufall zu überlassen, wer am Hafen beschäftigt wird oder nicht. Es ist nun mit Rücksicht darauf, daß die Hafendarbeiter immer nur einen Teil der Woche arbeiten, in Holland die Einrichtung getroffen worden, durch die den Hafendarbeitern, die in eine Liste eingetragen sind, ein Wochenlohn von 18 Gulden für Verheiratete, (15 Gulden für Unverheiratete, die nicht, und 12 Gulden für Unverheiratete, die wohl bei ihrer Familie wohnen), garantiert wird. Wenn also der eingetragene Hafendarbeiter die ganze Woche keine Beschäftigung hat, bekommt er aus der Kasse der Hafensreserve einen Wochenlohn von 18 (bezw. 15 und 12 Gulden), das sind etwas weniger als drei Tagelöhne. Hat er in der Woche einen oder mehrere Tage gearbeitet, so erhält er außer dem verdienten Lohn 70 Prozent des Unterschiedes zwischen 28 Gulden und dem

verdienten Lohn. Die Einrichtung ist zweifellos sehr nachahmenswert. Es ist nur die große Frage, — und darüber müssen wir uns hier unterhalten — ob es möglich ist, diese Einrichtung, sei es durch eine Anregung bei der Regierung, sei es durch die Organisation, auch anderswo durchzusetzen. Tatsache ist, daß durch diese Einrichtung in Holland die Existenz der Hafendarbeiter ganz bedeutend gefördert wird, daß aber dadurch, daß die anderen umliegenden Länder eine solche Einrichtung nicht haben, die holländische Einrichtung in Gefahr kommt. Denn die holländischen Arbeitgeber werden die großen Kosten, die sie zu tragen haben, nicht tragen wollen, wenn nicht auch die anderen Länder solche Einrichtungen haben. Dadurch, daß die Holländer isoliert sind, befinden sie sich in großer Gefahr.

Nun ein Wort über die Seeleute. Die Schwierigkeit einer Vereinheitlichung der Lohn- und Arbeitsbedingungen, wie sie bei den Eisenbahnern und bei den Transportarbeitern besteht, trifft in noch vergrößertem Maße auch für die Seeleute zu. Wir haben ja in einzelnen Ländern durch die Organisationen Einrichtungen getroffen, die wenigstens einigermaßen eine Grundlage für die Vereinheitlichung in dem betreffenden Lande bilden. Aber international liegen die Verhältnisse wesentlich anders. Kollege Fimmen hat schon auf den Kampf der französischen Seeleute um den Achtstundentag hingewiesen. Die französische Regierung hat den Achtstundentag auch für die Seeschifffahrt gesetzlich durchgeführt. Es haben sich in Genua auf der Internationalen Konferenz die Seeleute, die Reeder und die Regierungen mit der Frage beschäftigt und es ist mit zwei Drittel Stimmen Differenz der Vorschlag, den Achtstundentag für die Seeleute, international einzuführen, abgelehnt worden. Irgend ein Regierungsvertreter von Liberia oder sonst einem solchen Staate hat den Vorschlag zu Fall gebracht. Es fehlten zwei Drittel Stimme auf die erforderliche Zweidrittelmehrheit.

Nun wäre es notwendig, im Anschluß daran auf die Regierungen einzuwirken, den Achtstundentag einzuführen. Wir haben das in Deutschland noch nicht durchgesetzt. In England ist keine Rede davon. Havelock Wilson hat ja in einem Briefe ausdrücklich erklärt, es sei augenblicklich nicht daran zu denken, weil dann die Gefahr besteht, daß die Löhne herabgesetzt werden. Von ihm wird der Achtstundentag als ein Verhandlungsobjekt für die Lohnhöhe betrachtet. Genau dasselbe ist in Belgien der Fall; und so sehen wir, daß in Frankreich, wo der Achtstundentag für die Seeschifffahrt gesetzlich eingeführt ist, die Kollegen sich im Kampf befinden, um dem Beschluß des Parlaments, den Achtstundentag in der Seeschifffahrt wieder abzubauen, entgegenzutreten. Wenn es nun in Frankreich gelingt, den Achtstundentag abzubauen, so wird natürlich in den anderen Ländern die Schwierigkeit um so größer werden, ihn einzuführen.

Die Schwierigkeit der Vereinheitlichung ist bei den Löhnen noch viel größer als bei der Arbeitszeit. Die Internationale Seeleute-Föderation hat während des Krieges versucht, einen einheitlichen Lohnsatz für alle Nationen herbeizuführen. Damals hatte die Föderation großen Einfluß, weil die Reeder bei der Durchführung der Kriegstransporte auf sie angewiesen

waren. Aber nach Beendigung des Krieges, als der freie Wettbewerb wieder kam, waren alle diese Vereinbarungen hinfällig, und wenn wir heute daran gehen wollten, wäre die Regelung noch bedeutend schwieriger.

Nun möchte ich im allgemeinen noch ein paar Worte sagen. Wenn ich mich bemüht habe, einen Weg zu finden, auf dem es möglich wäre, an diese große Frage heranzutreten, so ist mir das nur zum Teil gelungen. Aber immerhin müssen wir in den Spezialkonferenzen versuchen, uns auf einem Punkte zu treffen, von dem aus wir die Vereinheitlichung der Arbeitsverhältnisse in Angriff nehmen können. Da will ich nun auf zwei Wege hinweisen. Der erste Weg ist der der gewerkschaftlichen Organisation. Man soll und man wird schließlich die gewerkschaftlichen Organisationen in den Dienst dieser Sache stellen müssen. Ich kann mit Freude feststellen, daß unsere Internationale Transportarbeiter-Föderation eine der vorbildlichsten internationalen Organisationen der Arbeiter überhaupt ist. Es mögen andere Berufsgruppen in den einzelnen Ländern festere Organisationen haben, aber international sind sie nicht so fundiert wie wir und wir können von unserer Organisation schon erwarten, daß sie, was nach dieser Richtung zu tun möglich ist, auch tun wird und das ist ja auch der Grund, warum wir uns hier mit dieser Frage beschäftigen. Wir sind schon in der Lage, durch Beschlüsse, die nachträglich den einzelnen Landesorganisationen zur Nachahmung übermittelt werden und durch den Druck des Internationalen Sekretariats, unsere angeschlossenen Organisationen dahin zu treiben, daß sie in ihren Ländern den Versuch machen, die Arbeitsverhältnisse so zu gestalten, daß sie mit denen der angrenzenden Länder im Einklang stehen. Praktisch wird die Sache aber in dem Augenblick gefährlich, wo wir an ein Land kommen, das eine gute gewerkschaftliche Organisation nicht hat. Dann sind wir natürlich mit unserem Latein am Ende. Daher ist dieser Weg nicht vollkommen, und wir können durch unsere Internationale Transportarbeiter-Föderation diese Frage nicht restlos lösen.

Da gibt es meines Erachtens noch einen anderen Weg. Nach dem Versailler Friedensvertrag ist eine Einrichtung geschaffen, die es ermöglichen soll, daß in allen dem Völkerbund angeschlossenen Ländern etwas zur Verbesserung der Löhne und der Arbeitsverhältnisse geschehe, und Sie wissen auch, daß man im Anschluß an den Versailler Vertrag in Washington eine Internationale Arbeitskonferenz abhielt, auf der u. a. der Achtstundentag beschlossen wurde. Im Juni 1920 sollte sich dann in Genua eine Konferenz speziell mit der Seeschifffahrt, Fischerei und Binnenschifffahrt beschäftigen. Im vorigen Jahre hat in Genf wieder eine Konferenz stattgefunden, die sich mit der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe und ähnlichen Reformen beschäftigte. Der Mittelpunkt dieser ganzen Bewegung ist nun das Internationale Arbeitsamt in Genf. Dieses wurde geschaffen, um die Beschlüsse, die auf den Kongressen gefaßt werden, zur Durchführung zu bringen.

Wir haben leider bisher über die praktische Durchführung dieser Beschlüsse durch das Internationale Arbeitsamt nicht viel erfahren. Aber ich stehe auf dem Standpunkt, daß, wenn das Internationale Arbeitsamt einmal

geschaffen ist, wir uns nicht abseits stellen, sondern als Organisation versuchen sollen, unseren Einfluß dort zu vergrößern. Wenn wir, wie ich gesagt habe, durch die gewerkschaftliche Organisation allein die Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen nicht durchsetzen können, dann sollen wir unseren Einfluß auf das Internationale Arbeitsamt geltend machen und diese Einrichtung ebenfalls, wie man in Deutschland sagt, vor unseren Karren spannen, damit wir dann mit zwei Pferden versuchen, dem Ziele näher zu kommen, welches man mit einem Pferd nicht erreichen kann. Ich bin also der Auffassung, wenn die Möglichkeit besteht, durch das Internationale Arbeitsamt Vorteile zu erringen, dann sollen wir es tun. Ich weiß, daß in Frankreich das Internationale Arbeitsamt gar keine Sympathien hat und nicht viel anders ist es ja auch in Deutschland. Das kommt bei uns vielleicht daher, daß in den letzten Jahren in Deutschland — und wohl auch in Österreich — durch die furchtbaren wirtschaftlichen Verhältnisse, die die Folge des Friedensvertrages sind, es uns gar zu leicht geworden ist, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse unserer Kollegen zu regeln. Es gab eine Zeit in Deutschland, wo die Arbeiter, wenn sie Forderungen hatten, nur mit dem Streik zu drohen brauchten, und sofort kamen die Behörden zu den Arbeitgebern und sagten, es dürfe auf keinen Fall zum Streik kommen, sie müßten nachgeben; da mag mancher geglaubt haben, daß die Sache umschlägt. In dem Augenblick, wo wir uns den Weltmarktpreisen nähern, beginnt der Kampf zwischen Kapital und Arbeit, und es gibt Unternehmerorganisationen, die ohne Skrupel und ohne Rücksicht auf das Volk unsere Gewerkschaften zerschlagen werden, wenn sie es können. Wir sind also darauf gefaßt, daß wir große wirtschaftliche Kämpfe in Deutschland bekommen werden, und ich meine daher, wenn uns im Internationalen Arbeitsamt eine Quelle eröffnet ist, aus der wir ab und zu auch nur ein Glas Wasser schöpfen können, so sollen wir es tun. Und die Genossen in den einzelnen Ländern sollten auch darüber nachdenken, ob es nicht gut wäre, sich dieser Einrichtung trotz all ihrer Mängel zu bedienen.

Die Beschlüsse, die dort gefaßt wurden, will ich nicht einzeln erwähnen, aber ich will zur Illustration, wie die Verhältnisse besonders in bezug auf die Arbeitszeit liegen, eine Aufmachung vorlegen, die ich vor einigen Wochen von der deutschen Regierung bekommen habe. Wir drängen in Deutschland auf die restlose Durchführung des Achtstundentages, und die deutsche Regierung hat infolgedessen eine Erhebung veranstaltet, in welchem Umfange der Achtstundentag in den europäischen Ländern durchgeführt wurde. Da ergibt sich nun folgendes, was ich zu beachten bitte und was ganz besonders interessant ist für unsere deutschen Kollegen. In Deutschland ist der Achtstunden durch eine Verordnung geregelt, nicht aber durch Gesetz; der Entwurf eines Gesetzes ist aber bereits an die parlamentarischen Instanzen gegangen. In Holland ist der Achtstundentag eingeführt durch Gesetz vom 1. November 1919 und durch ein Zusatzgesetz von 1920. Nach einer Gesetzesvorlage kann die Arbeit in Fabriken auf $8\frac{1}{2}$ Stunden ausgedehnt werden. In Belgien ist der Achtstundentag gesetzlich durchgeführt. In Frankreich und in der Schweiz gilt nicht der Achtstundentag, sondern die Achtundvierzigstundenwoche. Es kann also an den einzelnen Tagen eine Ver-

schiebung der Arbeitszeit erfolgen. In der Tschechoslowakei ist mit Gesetz vom 19. Dezember 1919 die Achtundvierzigstundenwoche eingeführt. In Österreich gilt der Achtstundentag mit der Bestimmung, daß für Jugendliche die Arbeitszeit nicht über 44 Stunden wöchentlich betragen darf. In Polen ist der Achtstundentag durchgeführt mit der Einschränkung, daß die Arbeitszeit, wenn sie täglich verschoben wird, in der Gesamtwoche nicht mehr als 46 Stunden betragen darf. In Norwegen besteht für Fabriken die achteinhalbstündige Arbeitszeit. Sie darf jedoch in der Woche 48 Stunden nicht überschreiten. In Schweden ist mit Gesetz vom 21. Juni 1921 der Achtstundentag eingeführt. Es kann allerdings auch dort die Arbeitszeit bis neun Stunden täglich verlängert werden, sie darf aber in der Woche nicht mehr als 48 Stunden betragen. Die Verlängerung an einzelnen Tagen bedarf besonderer Genehmigung. Diese Zusammenstellung ist deswegen interessant, weil in fast allen Ländern eine Ausnahme von dieser Regel zugelassen ist, selbst in solchen Betrieben, wo sie nicht nötig wäre. Man macht allerdings die Genehmigung der Verlängerung der Arbeitszeit davon abhängig, daß die Behörden ihre Zustimmung geben. Aber wir wissen ja, daß die Zustimmung sehr leicht zu haben ist. Wir wollen in Deutschland darauf dringen, daß nicht die Zustimmung der Behörden, sondern die der Betriebsvertretung oder der Organisation nötig ist. Wie die Dinge nun stehen, sehen wir, daß der Achtstundentag, wo er gesetzlich eingeführt ist, überall in Gefahr ist, daß man versucht, allmählich eine Verschlechterung herbeizuführen und schließlich den ganzen Achtstundentag in Frage zu stellen. Es ist daher nötig, daß wir alles unternehmen, um dem entgegenzutreten. Es ist notwendig, daß wir einheitlich vorgehen, wenn wir etwas erreichen und Verschlechterungen abwehren wollen.

Wenn ich nun mit meinem Referat zu Ende bin, so bedauere ich gewiß selbst, daß ich Ihnen keine positiven Vorschläge machen kann. Ich habe den Auftrag allerdings auch nicht so aufgefaßt. Ich glaube, es wird richtiger sein, wenn die Spezialkonferenzen feststellen werden, wo innerhalb der betreffenden Gruppen der Anfang gemacht werden soll, eine Vereinheitlichung der Arbeits- und Lohnverhältnisse durchzuführen. Ich habe Sie auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht und darauf, daß wir einen einheitlichen Beschluß garnicht zu fassen vermögen und auf die Mittel und Wege, die uns zur Verfügung stehen, um dem ersehnten Ziele zuzustreben. *(Lebhafter Beifall)*

Präsident *Williams* meint, daß das Referat an die drei Sektionen geleitet werden soll und daß sich die Eisenbahnersektion mit den Vorschlägen der Eisenbahner, die Seeleutesektion mit denen der Seeleute und die der Transportarbeiter mit den Fragen der Transport- und Hafenarbeiter beschäftigen sollen.

Cramp (Englische Eisenbahner) fragt, ob nicht der Kongreß sich mit den allgemeinen Fragen des Referats beschäftigen sollte, während die Spezialfragen an die Sektionen gehen. Solche allgemeine Fragen wären zum Beispiel die der sozialen Versicherung.

Präsident *Williams*: Das Büro wird es nur begrüßen, wenn über diese allgemeinen Fragen eine Diskussion abgehalten würde und namentlich auch, wenn der Genosse Cramp sich dazu äußern wollte. Andererseits will der Genosse Sexton über die Beschlüsse des Washingtoner Kongresses sprechen, namentlich über die Frage der Frauen- und Kinderarbeit, die seiner Ansicht nach nicht genügend durchgeführt wurden. Auch damit wäre das Büro einverstanden.

Cramp (Englische Eisenbahner) fragt an, ob sich nicht der Kongreß damit beschäftigen sollte, einen Weg zu finden, daß den Arbeitern in den einzelnen Ländern nicht nur die Nominallöhne gesichert werden, sondern vor allem die Reallöhne; und ob es nicht möglich wäre, die Frage des Existenzminimums der Arbeiter mehr in den Vordergrund zu rücken. Die englischen Arbeiter haben versucht, einen Weg zu finden. Sie waren sich klar darüber, daß der Stabilisierung des Reallohnes zwei Dinge im Wege stehen. Das eine sind die Fluktuationen der Währung in den verschiedenen Ländern, das andere die steigenden Lebensmittelpreise. Die englischen Eisenbahner haben ihre Löhne auf Grund einer Indexziffer berechnet, die zur Grundlage das Jahr 1914 nimmt. Diese Indexziffer ist mit 100 Prozent über den Vorkriegslohn festgesetzt, und auf dieser Grundlage vollzieht sich dann die Steigerung. In der Zeit der steigenden Lebensmittelpreise ist auch dementsprechend der Lohn gestiegen, und jetzt, in der Zeit der sinkenden Preise, wurde durch Festsetzung einer Mindestsumme der Lohn dagegen gesichert, unter ein bestimmtes Maß hinabsinken. Er ist nicht genügend informiert, ob der Generalrat sich mit dieser Frage beschäftigt hat und er meint, das wäre eine Sache, mit der sich der Kongreß beschäftigen sollte. In England ist die Sache diskutiert worden, und man ist sich klar darüber, daß die Arbeiter derjenigen Wirtschaftszweige, die nicht in der Lage waren, diese Indexziffer einzuführen, in der nächsten Zeit nicht dazu imstande sein werden, denn die englischen Unternehmer sehen, um was es sich handelt und werden den größten Widerstand leisten.

Bevin (Transportarbeiter Großbritanniens): Seit 1920 hat man in England versucht, für die Arbeiter, die nicht im festen Lohndienst stehen, eine Regelung zu treffen. Die Regierung hat aber erklärt, daß nicht sie diese Regelung treffen will, sondern daß es die Industrie selbst tun soll und daß Arbeiter und Arbeitgeber die Verantwortlichkeit tragen müssen. In England sind jetzt die Verhandlungen über die Lohnregelung beendet, aber man hat noch keine Regelung für die nicht ständigen Arbeiter getroffen. Die Regierung hat nun eine Kommission ernannt, die sich in den nächsten Monaten mit dieser Frage befassen soll.

Was die Frage der Hafenreserve betrifft, so wie sie in Holland besteht und wie sie der Referent empfohlen hat, ist es unmöglich, sie in einem Lande wie England zu schaffen. England hat bereits eine Registrierung der Hafenarbeiter. Im Hafen von London waren 56 000 Leute eingeschrieben, und im Juni 1920 hatten davon ungefähr 70 Prozent Arbeit. Aber seit August, wo die große Arbeitslosigkeit eingetreten ist, hat sich die Zahl der Arbeitenden immer mehr verringert, und jetzt arbeiten nicht mehr als

36 000 Arbeiter von diesen 56 000 Mann. In Liverpool ist es so, daß es etwa 32 000 Hafendarbeiter gibt, die nur ungefähr drei Tage in der Woche arbeiten. Ähnlich ist die Lage in den anderen Häfen und daraus zeigt sich, wie schwer es ist, eine Regelung in den großen englischen Häfen zu schaffen.

Die Lage ist am schlechtesten an der Ostküste Englands. Die englische Organisation hat ein Lohnabkommen getroffen, das bis 1924 gültig bleiben soll. Dadurch hat man genügend Zeit, sich mit anderen Fragen, der Registrierung usw. zu befassen und man wird auch in dieser Zeit dieser Sache alle Aufmerksamkeit schenken. Aber man darf nicht vergessen, daß die Arbeitslosigkeit ein großer Faktor ist, sodaß, wenn auch hohe Lohnsätze vereinbart sind und diese stellen sich um 15 Prozent höher, da in den Abmachungen nur die Minimumlohnsätze vereinbart werden, doch in Wirklichkeit der verdiente Lohn nur gering ist, weil viele nur zwei oder drei Tage in der Woche arbeiten. So kommt es, daß die Abmachungen nicht die wirkliche Lage der Arbeiter darstellen. Es stellen sich bei den Unterhandlungen immer Schwierigkeiten heraus. Wenn die Tarifverhandlungen kommen, so verweisen die Unternehmer auf unsere Löhne und halten dem gegenüber die Löhne in Rotterdam und das erschwert dann die Verhandlungen. Es ist nicht immer möglich, die Genossen im Ausland von jeder Änderung der Löhne in Kenntnis zu setzen und die Tarifverträge geben kein wirkliches Bild der Lage. Es wäre gut, wenn Auskünfte über die tatsächlichen Verhältnisse publiziert werden.

Was nun die Einrichtung der Hafenreserve in Holland betrifft, so ist immer eine kleine Gefahr bei dieser Art von Fonds, die auch von den Arbeitgebern subventioniert werden. Man versucht in schlechten Zeiten immer, durch diese Fonds die Leute zu binden, wodurch die Kampfkraft der Organisationen Einbuße erleidet. Die Leute glauben dann, die Organisation nicht mehr zu brauchen. Die Erfahrung lehrt, daß man da sehr vorsichtig vorgehen muß, damit man nicht Einrichtungen trifft, die scheinbar den Arbeitern nützen, aber die Organisationen schwächen und damit in Wirklichkeit den Arbeitern schaden.

Jarrigion (Französische Eisenbahner) dankt dem Genossen Döring für sein Referat, muß aber doch den Einwand vorbringen, daß das Referat der großen Kompliziertheit der Frage nicht genügen kann. Es ist daher nicht möglich, das Referat einfach anzunehmen. Das hieße ja der Ansicht zustimmen, daß eben der Achtstundentag nicht überall durchführbar ist, weil die Bedingungen in den einzelnen Ländern zu verschieden sind. (Zurufe: Das hat er gar nicht gesagt!) Es wäre am besten, wenn die Berichte, die hier erstattet werden, immer vorher allen Organisationen zugeschickt würden. Das hätte auch diesmal gemacht werden sollen. Dann hätten die Organisationen dieses Referat prüfen können und ihren Delegierten bestimmte Direktiven erteilt. Wir sollen hier ja Aktionen beschließen, denn die Aufgabe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation kann ja nicht die Passivität dieser wichtigen Frage gegenüber sein. Der Achtstundentag ist heute überall bedroht. In Frankreich sehen wir das bei den Seeleuten

ganz augenscheinlich. Es ist aber nicht weniger auch bei den Hafenarbeitern der Fall und ebenso bei den Eisenbahnern. Wir dürfen übrigens nicht vergessen, daß jeder Angriff auf den Achtstundentag zu gleicher Zeit ein Angriff auf die Löhne ist, denn wenn die Arbeitszeit verlängert wird und der Lohn derselbe bleibt, dann ist in Wirklichkeit der Lohn gefallen. Es wäre am besten gewesen, wenn heute auf dem Kongreß eine große Diskussion über diese wichtige Frage stattgefunden hätte. Dazu ist aber das Referat nicht genügend und kann daher auch nicht angenommen werden. Ich bin der Ansicht, daß der Kongreß den Generalrat beauftragen müßte, sofort alle angeschlossenen Organisationen auf die große Gefahr der Bedrohung des Achtstundentages aufmerksam zu machen und zu gemeinsamer Abwehraktion aufzufordern. Die Aufgabe des Kongresses müßte es sein, eine Resolution in diesem Sinne zu beschließen, oder doch die Methode anzuzeigen, wie der Kampf geführt werden soll.

Lindley (Schwedische Transportarbeiter) wünscht noch einige Worte zu sprechen und zwar speziell zur Frage der Dockarbeiter. Er ist einverstanden mit Döring, wenn dieser sagt, daß eine Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen notwendig ist. Die Notwendigkeit wird jeder einsehen, der weiß, daß die Unternehmer sich immer auf die schlechteren Arbeitsbedingungen in anderen Ländern berufen und sich immer nach den schlechtesten richten. Es ist merkwürdig, wie genau orientiert die Unternehmer darüber sind. Das zeigt, wie notwendig es ist, daß wir eine Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen durchsetzen. Dagegen habe ich Einwände gegen den Vorschlag, das holländische System der Hafenreserve einzuführen. Diese ist eine Gefahr nicht nur aus den bereits angeführten Gründen, sondern auch deshalb eine Gefahr für die Organisationen, weil sie die Arbeiter in verschiedene Gruppen trennt: eine Gruppe von Arbeitern, die vollbeschäftigt ist, eine andere, die nur halb beschäftigt ist und eine dritte, die arbeitslos ist und der die Versicherung ganz fehlt. Das ist ebenfalls etwas, was die Organisation wesentlich erschweren kann. Auf diese Bedenken muß man aufmerksam machen und es den Genossen anheim stellen, in der Spezialkonferenz sich darüber auseinanderzusetzen.

Brautigam (Holländische Transportarbeiter) knüpft daran an, daß Döring von den großen Schwierigkeiten gesprochen hat, die heute tatsächlich vorhanden sind und stellt fest, daß die Unterschiede in den Arbeitsbedingungen der einzelnen Länder tatsächlich so verschieden sind. Wir sehen, wie diese Unterschiede überdies in fortwährendem Schwanken sind. So war vor dem Kriege Rotterdam als einer der billigsten Häfen bekannt, während es heute einer der teuersten ist. Aus dem Grunde kommen nur sehr selten Schiffe nach Rotterdam, die meisten für Deutschland bestimmten Waren und Schiffe nehmen ihren Weg nach Hamburg. Es ist richtig, daß, wenn in London von der Organisation Verhandlungen geführt werden, immer auf Rotterdam und Antwerpen hingewiesen wird. Dasselbe ist umgekehrt der Fall. Bei den Unternehmern der verschiedenen Länder ist auch eine Bewegung zur Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen vorhanden — aber eine solche, die diese Bedingungen auf das tiefste Maß herabzudrücken sucht. Dieser

Bewegung der Unternehmer müssen wir unsere Gegenbewegung gegenüberstellen, die dahin geht, die Arbeitsbedingungen auf ein höheres Maß zu bringen. In diesem Zusammenhang muß es auch unsere Aufgabe sein, dahin zu wirken, daß der Wettbewerb zwischen den Arbeitern ausgeschaltet werde und daß die Möglichkeit des Hinweises der Unternehmer auf schlechtere Arbeitsbedingungen der Arbeiter aufhört.

Damit wird sich vor allem auch die Spezialkonferenz der Dockarbeiter beschäftigen müssen. Was die Hafendarbeiter betrifft: die Ansicht Lindleys über die Gefahr einer Teilung der Arbeiter in drei Gruppen ist nicht richtig, denn wenn die ersten zwei Drittel bessere Arbeitsbedingungen heraus schlagen, so wird das auch auf die dritte Gruppe zurückwirken. Wenn die erste oder zweite Gruppe einen großen Teil der Woche Arbeit hat, so kann die Organisation der dritten Gruppe bessere Unterstützungen zahlen, als wenn die ersten zwei Gruppen keine Arbeit haben und keine Beiträge zahlen, sondern vielleicht noch Unterstützung beziehen.

Andererseits nimmt die Sympathie der Arbeiter für dieses System ab. Die Beiträge der Arbeitgeber zu dieser Kasse beruhen auf der Tonnenzahl. Es werden 10 Cents gezahlt und das erhöht sich noch mit der Zahl der geleisteten Arbeit. Wenn die Arbeitslosigkeit zunimmt, so nehmen die Zuschläge der Unternehmer für diese Kasse ab. So sind die Zusammenhänge zwischen der Arbeitslosigkeit und dieser Kasse so offenkundig, daß das Interesse der Arbeiter daran erlahmt. In Wirklichkeit suchen jetzt die Unternehmer auch Unterschiede zwischen verheirateten und unverheirateten Arbeitern zu machen und es wurden die Zuschläge von 27 auf 18 Gulden gesenkt.

Auf diesem Kongreß kann man sich nicht ausführlich mit dieser Frage befassen; es wird Aufgabe der Spezialkommission der Dockarbeiter und der Seeleute sein, sich darüber klar zu werden.

Schluß der Vormittagssitzung.

Nachmittags-sitzung.
Dienstag, den 3. Oktober 1922.

Vorsitzender: *Robert Williams*.

Präsident *Williams* teilt mit, daß zum Referat Dörings zwei Redner zum Wort gemeldet sind. Er macht darauf aufmerksam, daß die Spezialfragen in der Spezialkommission vorgebracht werden können, während hier nur die allgemeinen Seiten der Frage behandelt werden sollen.

Sexton (Transportarbeiter Großbritanniens) wünscht hier nicht die speziellen Fragen anzuschneiden, möchte aber doch einiges vorbringen, was besprochen werden muß. Er ist Döring dankbar, daß er die großen Verschiedenheiten der einzelnen Länder aufgerollt und ein Bild der chaotischen Unordnung gegeben hat, die in den verschiedenen Ländern herrscht. Er selbst und seine Freunde haben hier in den wenigen Tagen Gelegenheit gehabt, zu sehen, wie verschiedenartig und chaotisch die Verhältnisse sind. So ist es ihnen überraschend gekommen, daß ihre Hotelpreise heute plötzlich um 50 Prozent erhöht wurden. Das war ein Zeichen für sie, wie unsicher die Verhältnisse auf dem Kontinent sind. Dagegen bemängelt er, daß im Referat nichts über die Beschäftigung von Frauen und Kindern gesagt wurde. Er war selbst Mitglied der Konferenz von Washington und erinnert daran, daß dort eine Resolution angenommen wurde über die Einschränkungen für die Beschäftigung von Frauen und Kindern. Davon ist aber bisher nur sehr wenig durchgeführt worden.

Nicht nur die Verschiedenheiten, die Döring in der Anwendung des Achtstundentages angeführt hat, bestehen, sondern auch die in der Beschäftigung von Frauen und Kindern, trotz der in Washington angenommenen Resolutionen. Von den Staaten hat nur die Tschechoslowakei ratifiziert, und in England ist ein Gesetzentwurf gefolgt, der auch im Parlament beschlossen wurde; Redner ist der Ansicht, daß dort auf die Durchführung streng geachtet wird. Das ist aber in andern Staaten nicht der Fall. So ist in England streng verboten, daß junge Arbeiter unter 16 Jahren in den Docks beschäftigt werden. Dagegen hat sich bei Untersuchungen herausgestellt, daß in Holland in den Docks schon junge Leute unter 13 Jahren beschäftigt werden. *Sexton* möchte hier anregen, daß die Resolutionen, die in Washington angenommen wurden, auch wirklich streng durchgeführt und daß von

den Vertretern der einzelnen Staaten strenger dafür gesorgt wird, daß alle diese Resolutionen und namentlich die über die Frauen- und Kinderarbeit, auch durchgeführt werden.

Präsident Williams: Bevor ich Döring das Wort zu einer kurzen Antwort erteile, möchte ich nur darauf aufmerksam machen, daß es angezeigt wäre, daß auf Grund der bisher gehaltenen Reden dem Büro Resolutionen zukämen, die namentlich die in den Reden enthaltenen Anregungen zum Ausdruck bringen. Das gilt besonders für die Ausführungen von Jarrigion, Bevin, Cramp, Brautigam und Lindley und die von ihnen gemachten Anregungen. Es wäre für das Büro, auch angenehm, wenn es fortlaufend aus den einzelnen Ländern Statistiken und Informationen erhielte. Es kommt immer vor, daß sich einzelne Länder mit der Bitte um rasche Auskunft über irgend eine Sache an das Sekretariat wenden, aber dieselben Organisationen unterlassen es, wenn das Sekretariat sich an sie mit derselben Bitte wendet, überhaupt eine Antwort zu geben. Da muß doch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Mitgliedschaft zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten mit sich bringt und dazu gehört die Pflicht der rechtzeitigen Information. Das Sekretariat kann Auskünfte nur geben, wenn es selbst regelmäßig informiert wird. In diesem Sinne möchte ich an die anwesenden Delegierten, besonders an die Sekretäre der Organisationen, den Appell richten, uns immer rechtzeitig zu informieren.

Döring (Schlußwort): Es ist ein Verhängnis, daß so oft infolge eines Übersetzungsfehlers etwas zum Gegenstand einer Debatte gemacht wird, was in Wirklichkeit garnicht gesagt wurde. Ich habe im Anfang meiner Ausführungen ausdrücklich erklärt, daß ich es nicht als meine Aufgabe ansehe, hier Richtlinien anzugeben, die uns zu einer Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen führen könnten. Meine Ausführungen sollten nur als Unterlage für die Diskussion in den Spezialkonferenzen dienen, die dann faktische Vorschläge machen sollten. Nun hat aber der französische Kollege, der in der Debatte gesprochen hat, gemeint, meine Ausführungen wären unvollkommen und ungenügend gewesen, und deshalb wäre der Kongreß nicht imstande, meinen Vortrag anzunehmen. Das ist natürlich etwas anderes, wie wir es in Deutschland verstehen. Ich halte einen Vortrag nicht, um den Kongreß zu veranlassen, sich einverstanden zu erklären und dann die Sache für erledigt zu halten, sondern der Vortrag soll dazu dienen, die Diskussion in gewissen Grenzen zu halten, damit nicht alles mögliche hineingezogen wird, was eigentlich in dem Bereich der Frage nicht hineingehört. Ich will also den Kongreß gar nicht veranlassen, sich auf meinen Standpunkt zu stellen. Ich habe nicht die Auffassung geäußert, wir könnten den Achtstundentag nicht aufrecht erhalten. Im Gegenteil habe ich ausdrücklich hervorgehoben, daß wir uns für die Durchführung des Achtstundentages in allen Gruppen des Transportgewerbes einsetzen müssen und habe als Beispiel auf den Streik der französischen Seeleute hingewiesen und gesagt, daß bei dieser Gruppe die Einführung des Achtstundentages am schwierigsten ist. Wenn es den Kapitalisten in Frankreich gelingt, den Achtstundentag zu beseitigen, dann können wir in anderen Ländern garnicht

daran denken, daß der Achtstundentag für die Seeschifffahrt eingeführt wird. Daraus ergibt sich, welch großes Gewicht ich darauf lege, daß bei dieser Gruppe der Seeleute alles darangesetzt wird, um den Achtstundentag zu erhalten. Ich müßte kein Gewerkschafter sein, um den Achtstundentag fallen zu lassen. Ich betrachte den Achtstundentag als Evangelium und als unser oberstes Kampfziel, solange wir imstande sind, Kämpfe zu führen, um ihn zu erhalten. Über die Löhne kann man verschiedener Meinung sein, aber über den Achtstundentag können Gewerkschafter keine verschiedene Meinung haben.

Dann habe ich in einer Zeitung gelesen, ich hätte gesagt, in Österreich wäre der Achtstundentag auf den Eisenbahnen garnicht praktisch durchgeführt. Wer das aus meinen Ausführungen herausgelesen hat, den kann ich, um mich milde auszudrücken, einfach nicht begreifen. Ich habe die Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb besprochen und habe dabei gesagt: in Österreich, wo der Achtstundentag strikte durchgeführt wird, kann er im Eisenbahnbetrieb nicht strikte durchgeführt werden, infolge der Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb und ich habe ausgeführt, was da alles passieren kann: Maschinenbruch, Schienenbruch, Unglücksfälle, die es unmöglich machen, daß dort der Achtstundentag strikte durchgeführt wird. Nun habe ich hier die Bestimmungen über den Achtstundentag im Eisenbahnbetrieb. Da heißt es: „Die Diensterteilung im Stationsdienst wird derart erstellt, daß die in den Dienstbare-ternus fallende Arbeitszeit nicht mehr als 48 Stunden pro Woche beträgt.“

Nun noch einige Worte zu den Ausführungen Sextons über die Beschäftigung von Frauen und Kindern. Darüber möge sich die Spezialkonferenz unterhalten, denn in allen Berufsgruppen sind nicht Frauen und Kinder beschäftigt. Dann wird gesagt, ich hätte keine Resolution eingebracht, die angenommen werden könnte. Es wäre natürlich leicht gewesen, eine Resolution einzubringen, daß wir die strikte Einhaltung des Achtstundentages verlangen und daß die sozialen Einrichtungen verbessert werden müssen und daß wir unsere Regierung zwingen müssen, das Nötige zu tun, daß die Löhne auf der Basis gehalten sein müssen wie die der Hafenarbeiter in England und Holland. Und wenn Sie das beschlossen hätten, so hätten wir eine Resolution mehr gehabt, aber mit der Durchführung aller dieser Forderungen hätte es gehapert. Deshalb habe ich keine Resolution eingebracht. Wir wollen diese Fragen in den Spezialkonferenzen erörtern und wollen prüfen, was durchzuführen ist und wie. Und wenn wir uns darüber geeinigt haben, dann fassen wir dort eine Resolution und legen sie vor. Dann können wir dafür sorgen, daß die Beschlüsse, die wir hier fassen, durchgeführt werden. Ich habe heute zwei Mittel gezeigt, die uns bei solchen Fragen helfen können und diese werden wir dann in Anspruch nehmen durch unser Sekretariat. Dann haben wir praktischere Arbeit geleistet, als wenn wir hier eine Resolution angenommen hätten. (Beifall)

Toulouse (Französische Eisenbahner) ist der Ansicht, daß der französische Ausdruck „rapport“ für Referat das Mißverständnis erregt hat, als ob es sich um einen definitiven Bericht handelte. Wenn es sich aber auch

nur um die Grundlage für die Diskussion in den Spezialkonferenzen handelt, sogar dann ist er der Ansicht, daß das Referat keine genügende Grundlage bietet. Das Referat sollte zuerst den Organisationen der einzelnen Länder zugeschickt und dort diskutiert werden, und wenn es genügend diskutiert wäre, könnte es hier besprochen werden. Als Grundlage kann es nicht dienen, und die französischen Genossen sprechen sich deshalb dagegen aus.

Fimmen (Internationaler Sekretär) erklärt, daß es sich hier nur um ein Mißverständnis handelt. Es liegt auch bei den andern Punkten weder ein übersetzter Bericht noch eine Resolution vor, und Sie müssen es daher auch hier so annehmen. Dagegen liegt schon eine Resolution der französischen Delegierten vor, die aber erst übersetzt werden muß.

Referat Bidegarays über die Sozialisierung.

Mahlman (Belgische Transportarbeiter) ist der Ansicht, daß der Punkt „Sozialisierung“ zurückgestellt werden soll, weil er meint, daß in der nächsten Zeit keine Aussicht auf Verwirklichung bestehe, und er es für wichtiger hält, daß man jetzt, in der Zeit der Angriffe der Unternehmer auf den Achtstundentag, diese Frage behandelt.

Präsident *Williams* gibt im Namen des Generalrats bekannt, daß Bidegaray gebeten wurde, dieses Referat zu erstatten und sich auch deshalb vorbereitet hat. Das Referat wird einen ähnlichen Charakter haben wie das von Döring. Es soll zur Information dienen, und wenn es gedruckt vorliegt, wird es von großem informativen Wert sein. Er bittet daher *Mahlman*, einzusehen, daß Bidegaray sein Referat erstatten soll.

Cotter (Seeleute Großbritanniens) meint, da die Zeit schon sehr weit vorgeschritten ist, daß deshalb die Hauptaufgabe im Detail in den Kommissionen erledigt werden soll. Er hat den größten Respekt vor Bidegaray und vor seinem Referat. Es würde aber gewiß den Kongreß sehr aufhalten und man würde kaum zur praktischen Arbeit in den Kommissionen kommen. Wenn wir noch die Berichte von Bidegaray und von *Fimmen* anhören, werden wir kaum am Freitag fertig werden. Einzelne Delegierte müssen aber schon Freitag wegfahren, weil sie Montag wieder im Beruf sein müssen. Wenn es aber so weiter geht, werden wir erst nächsten Freitag fertig. Er schlägt vor, das Referat zu verschieben, bis die Arbeit in den Kommissionen fertig ist.

Präsident *Williams* appelliert an *Cotter*, die Verhandlungen nicht durch eine derartige Bitte noch weiter aufzuhalten. Das Referat von Bidegaray wird möglichst kurz sein und auch das von *Fimmen* wird nicht viel Zeit in Anspruch nehmen, da es gedruckt in den anderen Sprachen vorliegt. Leider war das bei den anderen Referenten nicht möglich, weil das Büro genug zu tun hatte. Er bittet jetzt, Bidegaray anzuhören.

Bidegaray (Frankreich) gibt bekannt, daß, als sich der Generalrat mit der Bitte an ihn wendete, ein derartiges Referat zu halten, er sich bereit erklärte, daß aber dieser Bericht kein wirklich dokumentierter Bericht sein kann. Die Aufgabe des kurzen Referats kann nur darin liegen, allgemeine Richtlinien zu geben, wie in den einzelnen Ländern vorgegangen werden sollte. Er kann hier keine ausführliche Darstellung des Standes der Transportmittel in den einzelnen Ländern geben. Dazu hat er zu wenig Material bekommen, obwohl er sich an viele Instanzen, auch an das Internationale Arbeitsamt, gewendet hat. Ein Referat über die Sozialisierung muß vor allem auf wirklich ausführlichen Dokumenten und gründlichem Material beruhen. Hier aber sollen nur ganz kurz die allgemeinen Richtlinien bekanntgegeben werden, und der Kongreß kann sich dann in den Beratungen der Konferenzen darüber aussprechen, ob es nicht am besten wäre, jetzt schon einen Referenten zu bestimmen, der auf dem nächsten Kongreß ausführlich zu berichten hat und der daher schon jetzt trachten müßte, sich von den Organisationen der einzelnen Länder alles dazugehörige Material zu verschaffen, der dazu noch vor dem nächsten Kongreß mit den Organisationen der einzelnen Länder in Verbindung treten müsse, damit auch diese schon vor dem nächsten Kongreß die Möglichkeit haben, die Frage zu durchdenken. Aufgabe des nächsten Kongresses muß es darum sein, nicht nur einen solchen Bericht entgegenzunehmen, sondern sich auch klar darüber zu werden, wie weit der Kongreß einen Beschluß für eine gemeinsame Aktion fassen kann, die von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ausgeht, um zur Sozialisierung der Transportmittel zu gelangen.

Bei einer solchen einheitlichen Aktion für die Sozialisierung kann es sich nie darum handeln, ein einheitliches Schema für die Sozialisierung aufzustellen. Da kann Genosse Mahlman beruhigt sein. An eine solche allgemeine Sozialisierung kann natürlich nicht gedacht werden, auch die Sozialisierung ist wie jede andere Aktion der Arbeiterschaft von der wirtschaftlichen, geographischen und kulturellen Lage der einzelnen Länder abhängig und es kann nur unter Berücksichtigung aller dieser Umstände vorgegangen werden. Sicherlich werden die Methoden der Sozialisierung in den einzelnen Ländern verschieden sein. Wie unmöglich es ist, da einheitlich vorzugehen, zeigt sich schon darin, daß heute schon die Verhältnisse in den einzelnen Ländern grundverschieden sind. Wir finden, daß in einzelnen Staaten die Eisenbahnen im Besitz des Staates sind. In Deutschland waren die Eisenbahnen schon vor der Revolution Staatseigentum und sind es auch nachher geblieben. In Italien und der Schweiz sind sie unter gleicher Staatsverwaltung, in Belgien gehören sie mit wenigen Ausnahmen dem Staate, in andern Staaten wieder privaten Gesellschaften usw.

Wenn wir uns da fragen, wie weit ein Programm für eine einheitliche Sozialisierung gegeben werden und was hier die Rolle der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sein kann, so müssen wir antworten, daß es wohl kein einheitliches Programm für alle Länder geben kann, daß es aber

die Aufgabe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sein muß, die Bedingungen in den einzelnen Ländern sehr gründlich zu untersuchen, um dann den Gewerkschaftszentralen in den verschiedenen Ländern an die Hand gehen zu können, wenn es sich darum handelt, Aktionen für die Sozialisierung vorzunehmen. So hat z. B. die Confédération Générale du Travail, der französische Gewerkschaftsbund, es bereits unternommen, die Frage der Sozialisierung der Produktionsmittel zu studieren und speziell für die Eisenbahn zu untersuchen.

Zur Frage der Sozialisierung handelt es sich nicht nur darum, wer diese Betriebsmittel besitzt, sondern wesentlich um die Frage der Methode und der Verwaltungsart. So ist es sicher, daß man den Erfahrungen folgend nicht nur den Staat allein mit der Verwaltung betrauen wird, sondern Vertreter des Staates, der Angestellten, der Konsumenten und anderer Interessenten an der Verwaltung der Betriebsmittel und speziell der Eisenbahnen beteiligen wird und es werden auch andere Fragen nicht nur des Besitzes und der Betriebsform zu studieren sein, sondern vor allem auch Fragen der Technik. Eine der wichtigsten Fragen der Sozialisierung ist, daß sie verbunden werde mit der technischen Ausgestaltung, denn unser Ziel ist, Menschenarbeit zu ersparen und jede technische Verbesserung des Maschinenbetriebs ist daher im Interesse der Sozialisierung.

Die französische Eisenbahnerorganisation hat auf dem Genfer Kongreß den Auftrag erhalten, die Frage der automatischen Kuppelung zu studieren und sie hat auch diesem Auftrag gemäß gehandelt. Es sind jetzt 1200 automatische Kuppelungen im Betrieb. Sie haben sich gut bewährt und geben uns eine weitere Grundlage, zu zeigen, wie wir bei der Sozialisierung, was den technischen Fortschritt betrifft, vorgehen können. Etwas anderes ist die Frage der Unfallverhütung, wozu auch Maßnahmen im Falle von Nebel und die Frage der Hygiene kommen. Wir wissen, daß die Kapitalisten diese Fragen, so wichtig sie sind, vernachlässigen, weil sie sich im kapitalistischen Sinne nicht rentieren. Auch das sind Fragen, die heute eingehend studiert werden müssen, wenn die Sozialisierung richtig sein soll.

Wichtig für die Sozialisierung ist auch die Frage der Arbeitsbedingungen. Es ist richtig, daß das Personal, das von einem Ende des Kontinents zum andern fährt, mit anderem Personal in Berührung kommt; aber das genügt nicht, sondern es wäre notwendig, daß auch die verschiedenen Kategorien des Personals ihre Bedingungen gegenseitig besser kennen als bisher. Wir haben ja auch von Döring gehört, daß die Kapitalisten sich darauf berufen, wenn da und dort die Arbeitsbedingungen schlechter sind, aber es wäre notwendig, daß auch das Personal sich darauf beruft, wenn die Bedingungen irgendwo besser sind. Die morgige Kommission wird also darüber zu beraten haben, wie die Internationale Transportarbeiter-Föderation sich in dieser Frage einsetzen soll. Bidegaray ist der Ansicht, daß sie schon jetzt auf diesem Kongreß einen Referenten ernennen soll, der sich mit dieser Frage eingehend beschäftigt, daß die einzelnen Organisationen es auf sich nehmen, diesem Referenten auch wirklich Material zukommen zu lassen und daß der Referent die Aufgabe hätte, dem nächsten Kongreß zu berichten,

und ihn zu Aktionen für die Sozialisierung aufzufordern. Er gibt also nur kurze Richtlinien und hofft, daß auf dem Kongresse auch der Wille vorhanden ist, die Fragen der Sozialisierung der Transportmittel zu einer der wichtigsten und entscheidendsten Aufgaben der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu machen. *(Beifall)*

Präsident *Williams* fragt, ob der Kongreß auch der Ansicht ist, daß die hier behandelten speziellen Fragen den einzelnen Konferenzen zugewiesen werden, so die Frage der automatischen Kuppelung der Eisenbahnerkonferenz, andere Fragen der Seeleutekonferenz usw. und daß hier nur allgemeine Fragen erörtert werden sollen. *(Allgemeine Zustimmung)*

Riedel (Deutsche Transportarbeiter): Die Ausführungen *Bidegarays* haben gezeigt, daß doch verschiedenartige Ansichten über die Sozialisierung selbst bei einzelnen Genossen in den verschiedenen Ländern vorhanden sind. Ich habe aus seinen Ausführungen entnommen, daß er es schon für Sozialisierung hält, wenn Arbeitnehmer, Verbraucher und sonstige Interessentengruppen an Betrieben teilhaben. Ich stehe auf dem Standpunkt, und ich glaube auch meine Freunde, daß Sozialisierung der Transportbetriebe heißt: Überführung der Produktionsmittel in die Hände der Allgemeinheit, nicht in die der Arbeiterschaft, wie es in Rußland gemacht wurde, sondern in die Hände der Allgemeinheit, d. h. alle Schichten der Bevölkerung haben an dem Betrieb teilzunehmen. So glaube ich, müssen wir die Frage der Sozialisierung auffassen, und wir müssen das als Grundlage nehmen; wir können auch schwer in einzelnen Ländern nach einer im voraus bestimmten Form vorgehen, sondern werden es den verschiedenen Ländern überlassen müssen, wie sie die Frage der Sozialisierung behandeln wollen und welches Tempo dort eingeschlagen werden kann. Die Grundlage selbst muß aber auf dem Kongreß in der Kommission geschaffen werden. Nur möchte ich wünschen, daß man nicht glaubt, rechts oder links an der Frage vorbeizugehen zu können, sondern daß man die Grundlage so stellen muß. Soll oder will man die Sozialisierung, so muß das heißen: die Transportmittel müssen in die Hände der Allgemeinheit überführt werden.

Fimmen (Internationaler Sekretär): Ich glaube, wir können uns alle dem Vorschlag *Bidegarays* anschließen, daß der Generalrat und das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den Auftrag erhalten, zum nächsten Kongreß einen schriftlichen Bericht auszuarbeiten und daß, wie die französischen Genossen vorschlugen, der Bericht rechtzeitig dem Büro eingeschickt wird, daß dieser Bericht gedruckt und übersetzt werden kann, damit die Delegierten schon vorher die Sache untereinander besprechen und mit einer bestimmten Meinung und mit bestimmten Mandaten auf dem Kongreß erscheinen.

Das können wir unter der Bedingung tun, daß der Berichterstatter rechtzeitig den Bericht einschickt, und ich bin überzeugt, Genosse *Bidegaray* hätte es schon jetzt gemacht, wenn seine Organisation nicht seine Zeit so mit Beschlag belegt hätte.

Präsident *Williams* schlägt vor, das Referat *Fimmens* über die internationale Situation zurückzustellen bis die Übersetzungen fertig sind und jetzt zum Punkt 10 überzugehen.

Diskussion der eingebrachten Anträge.

Resolution über die Friedensverträge.

Ben Tillett (Transportarbeiter Großbritanniens) ist der Ansicht, daß der Punkt „Die Behandlung der Friedensverträge“ der wichtigste Punkt ist, der auf dem Kongreß zu besprechen ist, denn immer mehr zeigt sich, daß die Friedensverträge nicht eine Lösung der kritischen Situation des Krieges gebracht haben, sondern daß sie die kritische Situation erst auf die Spitze getrieben haben.

Wir hören, daß angeblich die Bankiers der ganzen Welt sich bemühen, die Wechselkurse zu stabilisieren, um einen wirklichen Frieden herzustellen; aber wir sehen, wie die ganze Welt noch immer unter der Verschiedenheit der Währungen leidet. Wir sind nicht imstande, die Ordnung in der Welt wieder herzustellen, solange diese Verschiedenheiten bestehen.

Aber wir wissen auch, daß nach dem Kriege wie im Kriege eine Menge Leute zu ungeheueren Reichtümern gelangt sind, daß sie nicht nur die Banken, sondern auch die Völker beherrschen und allen Versuchen, die Währungen zu stabilisieren, entgegenarbeiten. Solange das der Fall ist, werden wir keinen Ausweg aus der heutigen Krise der Weltwirtschaft finden.

Es ist merkwürdig, daß es doch heute, wo diese Dinge so klar sind, noch immer Leute in verschiedenen Lagern gibt, die die völlige Niederwerfung Deutschlands betreiben wollen. Und doch müßte man wissen, daß, wenn Deutschland weiter geschädigt oder niedergeworfen wird, auch andere Länder in Mitleidenschaft gezogen werden, weil alles durch Fäden der Wirtschaft so zusammenhängt, daß nicht Deutschland zerstört werden kann, ohne daß das Elend der Arbeiterschaft auch in London und Paris vergrößert wird.

Wir sehen die neuen kriegerischen Bedrohungen im Orient und wissen, daß sie eine Folge der unseligen Friedensverträge sind. Wenn auch Throne zusammengefallen sind, so herrscht doch immer noch der Imperialismus und mit ihm die Gefahr für neue Kriege.

Alle ausländischen Delegierten werden sicher aus diesem Österreich einen tiefen Eindruck mitnehmen, wenn wir diese Stadt von heute mit der von damals, wo wir zum erstenmal hier waren, vergleichen. Hier sehen wir klar, was der Krieg ist. Weder *Lloyd George* noch die anderen können einen Ausweg aus dieser Situation finden. Der Ausweg wird nur gefunden werden, wenn die Arbeiter endlich die Situation erkennen; aber leider ist die Wahrheit, daß die Situation noch nicht genug erkannt wird.

Die Welt steht den wirtschaftlichen Tatsachen mit zu wenig Interesse gegenüber. Es klingt wie eine Wiederholung, wenn wir sagen, daß das wichtigste die internationale Solidarität ist. Und doch sollte man förmlich jedem Kind als tägliches Morgengebet einprägen, daß das einzige, was uns retten kann, die internationale Solidarität, das Gefühl der Brüderlichkeit der Menschen ist.

Wenn es nach den englischen Arbeitern ginge, so würden sämtliche Reparationsforderungen und sämtliche internationale Schulden beseitigt werden, weil sie wissen, daß, je mehr Deutschland in den Abgrund gerissen wird, desto mehr sie es am eigenen Leibe spüren. Wir sehen, daß die Kapitalisten sich in den einzelnen Ländern zu schwach fühlen und daß sie sich deshalb international vereinigen, da sie, international vereint, stark sind. Und leider ist bei den Arbeitern diese Erkenntnis noch vielfach nicht in das Bewußtsein eingedrungen.

Wir wissen, daß es keinen Krieg mehr geben darf, daß es aber Kriege geben wird, solange die Arbeiterschaft die Gefahr und die Möglichkeit der Abwehr nicht kennt. Darum muß es Aufgabe des Kongresses sein, die Arbeiter darüber aufzuklären, den Kampf gegen neue Kriege, den Kampf gegen den Kapitalismus und für die Völkerversöhnung, für die Revision der Friedensverträge aufzunehmen. *(Lebhafter Beifall)*

Schluß des zweiten Tages.

Dritter Tag.

Mittwoch, den 4. Oktober 1922.

Vorsitzender: Robert Williams.

Fimmen (Internationaler Sekretär): Wir haben ein Telegramm erhalten vom Eisenbahnverband *Jugoslaviens*. Dieser begrüßt den Kongreß und wünscht seinen Verhandlungen den besten Erfolg zum Wohl des internationalen Proletariats.

Ferner haben wir ein Schreiben erhalten vom *schwedischen* Lokomotivführerverband, der mitteilt, daß die beiden delegierten Genossen nicht kommen können, da im Augenblick in Schweden ein Eisenbahnerstreik ist. Auch diese wünschen uns den besten Erfolg und begrüßen die Delegierten auf das brüderlichste.

Resolution über die Friedensverträge.

Bevin (Transportarbeiter Großbritanniens) ist der Ansicht, daß die gewerkschaftlich organisierte Arbeiterschaft in den letzten Jahren die Frage der Revision der Friedensverträge viel zu sehr den politischen Organisationen überlassen hat. Wir müssen heute vor allem die wirtschaftliche Seite dieser Friedensverträge ins Auge fassen und betrachten, wie verheerend diese Verträge auf wirtschaftlichem Gebiet gewirkt haben. Diese Verträge sind nicht etwa der Ausdruck von Leidenschaft, die durch den Krieg aufgewühlt wurden, sondern sie sind der Ausdruck der Sorge einiger Herrscher, die Welt auch weiter beherrschen zu können. Die Art und Weise, wie sie durchgeführt werden, beruht auf dem Appell an die nationalistischen Leidenschaften. Leider sehen wir heute, daß dieser Appell an den Nationalismus in einem großen Teil der Welt noch Widerhall findet. Der Beweggrund des Imperialismus besteht vor allem darin, sich die Gebiete, in denen Stahl, Kohle und Öle zu finden sind, anzueignen.

Was nun das Verhalten der Gewerkschaften gegenüber diesen Friedensverträgen betrifft, so sehen wir, daß in Frankreich die Gewerkschaften und auch die Sozialisten darauf aus sind, einen gerechten Weg zu finden, um Deutschland zur Zahlung seiner Reparationsschulden zu bewegen. Aber wir in England meinen, daß der Ruf, Deutschland zum Zahlen zu zwingen,

überhaupt ein falscher Ruf ist. Wir wissen, daß jeder solcher Ruf begleitet ist von neuem Hunger und neuer Arbeitslosigkeit in England selbst, und darum weigern sich heute schon die englischen Arbeiterorganisationen, diesem Rufe Folge zu leisten und auf dieser Basis ihre Politik weiterzuführen, denn die entsetzlichen Folgen der Friedensverträge machen sich besonders für die englischen Arbeiter geltend. Sie spüren die Armut, sie spüren die Arbeitslosigkeit, und dabei wissen sie, daß es in Wirklichkeit für Frankreich und ein anderes Land unmöglich ist, Deutschland zum Zahlen zu zwingen. So wird durch die Politik der Herrschenden die wirtschaftliche Lage immer wieder von neuem verschlimmert.

So ist in England ein Schutzgesetz für die Industrie durchgebracht worden, wodurch Waren aus Deutschland an der Grenze verteuert werden, und auf der anderen Seite hat Deutschland eine Exportprämie auferlegt, damit die Waren nicht zu billig hinauskommen. Der Erfolg ist, daß die internationalen deutschen und englischen Syndikate, die heute schon zusammenarbeiten, noch besondere Profite machen, und schließlich leidet der Konsument, ganz besonders auch der englische, dem die Waren verteuert werden.

Das ist nur ein Beispiel, aber wir könnten viele solcher Beispiele anführen. Die Friedensverträge haben das Gleichgewicht zwischen den Mächten Europas vollkommen gestört und wir wissen, daß, solange man um Zahlungen feilschen muß, dieses Gleichgewicht weiter gestört werden wird. Als Sozialisten haben wir nun die Aufgabe, dem entgegenzuwirken und darauf zu schauen, daß diese fortwährenden Störungen der Weltwirtschaft verhindert werden. Wir wissen natürlich ganz genau, daß, wenn Deutschland gesiegt hätte und heute der deutsche Militarismus an der Herrschaft wäre, die deutschen Imperialisten und Militaristen um nichts besser vorgehen, sondern ebenfalls ihre militärische Machtstellung ausnützen würden. Aber das darf uns als Sozialisten nicht daran hindern, immer gegen jene anzutreten, die die imperialistische Politik treiben. Gerade wir als Transportarbeiter haben die Pflicht, gegen die Behinderung des freien Verkehrs zwischen den einzelnen Ländern mit allen Mitteln anzutreten. Diese Erweckung des Nationalismus zwischen den einzelnen Staaten ist ja in Wirklichkeit ein Unding. Viele dieser kleinen Staaten, die man in Mitteleuropa geschaffen hat, wenn sie auch verschiedener Nationalität sind, sind wirtschaftlich nicht viel mehr voneinander verschieden als der Engländer, der in Wales wohnt, von den Mittelengländern. Auch da gibt es sicher sogar nationale Unterschiede und doch wird es niemandem einfallen, sie gegeneinander auszuspielen. Das ist ja die Politik der Herrschenden, durch den Nationalismus die Völker gegeneinander aufzuhetzen, damit sie leichter herrschen können, während es für die Völker notwendig wäre, einen wirklichen Internationalismus zu schaffen.

Die Resolution, die uns vorliegt, spricht auch von der Wiederherstellung der Handelsbeziehungen zwischen den verschiedenen Ländern. Das ist ja das, was die Wiederaufrichtung der Weltwirtschaft so sehr behindert, daß heute in jedem Lande täglich neue Schranken aufgerichtet werden,

nicht nur durch die Zölle, sondern auch durch die Unterschiede in der Währung und durch protektionistische Gesetze. Wenn wir wirklich gegen die Friedensverträge auftreten wollen, so geschieht es am besten dadurch, daß die Arbeiterschaft in der ganzen Welt den Ruf gegen die protektionistischen Tendenzen erhebt. Nur dann werden wir mit unseren Forderungen nach Verbesserung der Arbeitsbedingungen Erfolg haben können, wenn der wirtschaftliche Verkehr nicht gehemmt ist. Solange er aber gehemmt ist, werden wir mit unseren Forderungen wenig erreichen.

Auf die Gefahr hin, daß vielleicht nicht alle damit ganz einverstanden sind, muß ich aussprechen, daß diese drei Jahre des Friedens, die wir jetzt durchgemacht haben, vor allem darum so furchtbar waren, weil sie eine Demoralisation mit sich gebracht haben, die größer ist als die Demoralisation, die in den vier Jahren des Krieges geschaffen wurde. Bedauerlich ist auch, daß verschiedene sozialistische Richtungen selbst heute noch nicht ganz frei sind vom Nationalismus, sodaß dieser auch in die Arbeiterschaft der einzelnen Länder einzudringen vermag. Auch das ist eine Art der Demoralisation, gegen die wir uns wenden müssen.

Die richtige Linie für jede sozialistische Politik muß sein, jede weitere Kriegsgefahr zu bannen und dafür zu sorgen, daß dieser letzte Krieg auch wirklich der letzte war. Dazu bedarf es einer viel intensiveren Propaganda. Wir müssen diesen wirklichen Internationalismus die Arbeiter erst lehren und ihnen zeigen, daß von ihrem Standpunkt aus jeder Nationalismus falsch und der wirkliche Internationalismus allein richtig ist. Darum müssen wir heute beschließen, gegen den Friedensvertrag von Versailles mit allen Mitteln aufzutreten und durch diese Friedenspolitik dafür sorgen, daß endlich ein wirklicher Friede über die Arbeiterklasse der verschiedenen Länder komme. *(Lebhafter Beifall)*

Thomas (Eisenbahner Großbritanniens) erklärt, daß selbstverständlich die vorliegende Resolution die Unterstützung der englischen Delegierten finden wird.

Doch ist es notwendig, einiges dazu zu sagen. Bisher wurden immer nur Lippenbekenntnisse gegen den Versailler Vertrag abgelegt. Das ist natürlich sehr leicht, in einer Resolution zu versichern, daß diese Friedensverträge schädlich sind. Das weiß heute schon jeder. Was aber viel wichtiger wäre, das ist nicht bloß, solche allgemeine Resolutionen zu fassen, sondern einmal genau aufzuzeigen, welche einzelnen Punkte an diesen Verträgen falsch sind und welche darum geändert und von uns bekämpft werden müssen. Wir auswärtigen Delegierten haben ja hier in Wien genug praktische Beispiele der Folgen der Friedensverträge gesehen. Es ist für jeden englischen Genossen ein beschämendes Gefühl, wenn er hier Geld wechselt, sich sagen zu müssen: die deutschen und österreichischen Genossen glauben jetzt sicherlich, daß wir Engländer oder Franzosen in Geld schwimmen. Dabei kann ich Ihnen versichern, daß Elend und Hungersnot und Arbeitslosigkeit seit 50 Jahren in England noch nie so groß waren wie jetzt. Die englischen Arbeiter leiden direkt unter den Folgen jieser Friedensverträge.

Die viel gelästerte „Gelbe Internationale“, deren geschätzter Sekretär Fimmen ist, hat heute erkannt, daß die Zeit zu bloßen allgemeinen Bekenntnissen vorüber ist und daß es nicht genügt, den Versailler Vertrag als einen schlechten Vertrag hinzustellen und weiter nichts zu tun. Sie hat jetzt eine Kommission eingesetzt — auch die politischen Internationalen sind darin vertreten —, die die Aufgabe haben soll, sich einmal ganz klar darüber zu werden, welche Punkte dieser Friedensverträge entschieden zu bekämpfen sind, und sie wird vielleicht schon in wenigen Wochen mit ihrem Resultat herauskommen und sich nicht nur an die Arbeiter wenden, sondern an die ganze Welt, vielleicht auch an die Regierungen. Sie wird dann sagen: das haben wir an den Friedensverträgen als falsch zu bekämpfen. So trägt die Arbeiterklasse zur Lösung der heutigen Weltkrise bei. Ich wiederhole: wir dürfen uns nicht weiter mit leeren Resolutionen begnügen, sondern müssen genau festlegen, was wir an diesen Friedensverträgen bekämpfen; erst dann werden wir wirklich praktische Arbeit leisten und uns deshalb schon von vornherein dem Resultat der Erhebungen des Internationalen Gewerkschaftsbundes anschließen.

Bidegaray (Eisenbahner Frankreichs): Die englischen Genossen haben sich jetzt zur Weltlage geäußert. Es wäre aber doch praktisch, auch die besonderen Verhältnisse in jedem Lande zu berücksichtigen.

Da erinnern wir uns daran, daß im November 1920 in London und dann 1921 auf der gemeinsamen Konferenz, die die Amsterdamer Internationale mit der Londoner und der Wiener Sozialistischen Internationale gehalten hat, Beschlüsse gefaßt wurden. Diese Beschlüsse sind immer dahin gegangen, daß vor allem der Wiederaufbau der zerstörten Gebiete gesichert werden muß. Und nun ist Bidegaray sehr erstaunt, plötzlich bei den englischen Genossen eine solche Wandlung der Gesinnung vorzufinden. Er ist der Ansicht, daß auch das eine internationale Frage ist, die über die nationale Frage gestellt werden muß. Es ist hier von der Abschaffung der Reparationen gesprochen worden. Darunter kann man nichts anderes verstehen als auch die Abschaffung der Anerkennung, daß die zerstörten Gebiete wieder aufgebaut werden müssen. Wenn das aber der Fall ist, so ist das die größte Gefahr nicht nur für Frankreich, sondern auch für Belgien und Italien. Wenn die englischen Genossen sagen, daß bei ihnen die Arbeitslosigkeit so groß ist, so gibt es bei uns ebenso viele Leute, die noch heute nicht einmal ein Dach über dem Kopfe haben und die daher von den Folgen des Krieges noch mehr getroffen sind, als die Arbeitslosen. Reparationen, das heißt auch Wiederaufbau der zerstörten Gebiete.

Die Gewerkschaftsinternationale selbst hat die Verträge, die über den Wiederaufbau der zerstörten Gebiete geschlossen wurden, mitbeeinflußt. Man braucht hier nur daran zu erinnern, daß das Wiesbadener Abkommen von der Gewerkschaftsinternationale sogar dem Texte nach gebilligt wurde. Darum müssen sich die französischen und belgischen Delegierten sehr entschieden gegen jede Auffassung aussprechen, die sich gegen den Wiederaufbau wenden könnte.

Wenn wirklicher Internationalismus unter uns sein soll, muß vor allem auch Sinn für Gerechtigkeit unter uns sein. Gewiß soll der Wiederaufbau nicht nur durch Deutschland allein, sondern er soll, wie die Gewerkschaftsinternationale beschlossen hat, durch eine internationale Anleihe erfolgen, zu der vor allem auch die Länder, die am Kriege nicht teilgenommen, sondern sich durch den Krieg bereichert haben, beitragen sollen. Aber die Spuren werden vor allem verwischt werden müssen; wenn man an die Lösung dieser Frage herantritt, wird es im Einvernehmen mit der Gewerkschaftsinternationale geschehen müssen, denn solange dieses schwarze Loch, das die zerstörten Gebiete darstellen, auf der Welt bleibt, so lange wird auch eine wirkliche Herstellung des Friedens nicht erreicht werden können.

Allerdings müssen wir auch für die Abrüstung eintreten, ohne die es immer wieder Kriege geben wird, wie man jetzt wieder im Osten sehen kann. Bidegaray richtet an die deutschen Genossen die Bitte, sie mögen erklären, auf welcher Seite sie sind: ob sie der Ansicht von Bevin und Tillett sind oder der Ansicht, daß die mit Zustimmung der Gewerkschaftsinternationale geschlossenen Verträge über den Wiederaufbau der zerstörten Gebiete aufrechterhalten werden sollen.

Weigl (Transportarbeiter Österreichs): Ich kann eigentlich die Meinungsdivergenz, von der Bidegaray gesprochen hat, aus den Worten der englischen Redner nicht herausfinden. Ich glaube, daß darüber wohl die Akten geschlossen sind, daß alle Sozialisten sich darüber einig sind, daß der Wiederaufbau der zerstörten Gebiete erfolgen soll, und ich meine, daß auch in den Ausführungen der englischen Genossen nichts enthalten ist, was dem widerspricht. Die Sache wird sich wohl sehr bald aufklären.

Was aber die Friedensverträge selbst anbelangt, so sind sie ein Beispiel dafür, wohin der Wahnsinn der kapitalistischen Gesellschaftsordnung führen kann. Wie der Ochse im Porzellanladen, so hat der Hohe Rat in Zentral-europa gearbeitet. Alles ist in Scherben gegangen und nicht nur in den besiegten Ländern, sondern auch in den Ländern der Sieger ist Not und Elend eingetreten. Das Selbstbestimmungsrecht der Völker haben die Sieger in diesem verbrecherischen Kriege auf ihre Fahne geschrieben, der von den Verbrechern auf dem Ballhausplatz angezettelte wurde. Und was ist nun das Ende? Knechtschaft und Elend! Unbekümmert um die ehernen Gesetze des Wirtschaftslebens wurden am grünen Tisch Staatsgebilde geschaffen, die jeder Vernunft Hohn sprechen, und wir, in diesem Österreich, wissen davon ein Lied zu singen. Diese Unbekümmertheit und diese Mißachtung aller volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten hat dieses Staatsgebilde geschaffen, diese Mißgeburt eines Staates, der nicht leben und nicht sterben kann. Das österreichische Proletariat muß diese Tatsache mit Hunger und Elend büßen, und es kann nicht einmal die Hoffnung auf die Zukunft haben, daß es bald oder in absehbarer Zeit besser werden könnte. Das Land ist ohne die wichtigsten Rohstoffe und fast ohne Kohle. Wir leiden aber auch an einem fürchterlichen Mangel an Transportmitteln.

Nach dem Zusammenbruch des Krieges wurden wir ja auch der wichtigsten Transportmittel beraubt. Die Lokomotiven und die Waggonen, die damals hinausgegangen sind, um uns Lebensmittel zu bringen, sind von den Nachbarstaaten zurückbehalten worden, und wir leiden heute noch unter dem Mangel an den notwendigsten Transportmitteln.

Über die Verhältnisse in unserem Lande, die sich aus diesen Tatsachen ergeben, will ich nur einige Ziffern mitteilen, die illustrieren sollen, in welcher Situation sich das österreichische Proletariat befindet. Das Gebiet der Republik umfaßt 84 000 Quadratkilometer. Davon sind nur 4,5 Prozent Flachland, 3,2 Prozent sind mäßiges Hügelland, während 92,3 Prozent Bergland sind. Das bringt mit sich, daß natürlich der Ackerboden sehr klein ist und daß wir bei voller Ausnützung aller Möglichkeiten nur 22,9 Prozent als Ackerboden in Verwendung nehmen können. Wenn wir den Kohlenvorrat dieses Landes betrachten, dann zeigt uns die Statistik, daß wir im vorigen Jahre nur 2 400 000 Tonnen fördern konnten, und zwar der großen Mehrheit nach schlechte Braunkohle, während der Jahresbedarf Österreichs nicht weniger als 15 923 000 Tonnen Steinkohle beträgt, weil wir die Kohle ja für den Fabrikbetrieb und für die Vergasung brauchen. Das Herabgleiten unseres Geldwertes sowie auch der Mangel an Transportmitteln haben aber auch noch im vorigen Jahre mit sich gebracht, daß auch nicht annähernd jenes Quantum aufgebracht werden konnte, das wir brauchen. Es konnten im Jahre 1921 nur 8 244 000 Tonnen inklusive der Inlandsförderung aufgebracht werden.

Anderer Rohstoffe, abgesehen von Holz und ein wenig Eisen, haben wir überhaupt nicht im Lande. Das bedeutet aber, daß die Ernährung der Bevölkerung aus der eigenen Produktion nicht erfolgen kann. Zuzufolge der geringen Ausdehnung des Ackerlandes können wir nur für ein Drittel des Jahresbedarfs die eigene Produktion heranziehen, während wir zwei Drittel aus dem Ausland einführen müssen. Der Mangel an Kohle bedeutet, daß die Industrie, selbst wenn sie beschäftigt gewesen wäre, nicht intensiv arbeiten konnte. Gewiß hat der niedrige Wert der österreichischen Krone als Exportprämie gewirkt, sodaß die Industrie doch immerhin beschäftigt sein konnte. Andererseits wurde selbst diese Beschäftigungsmöglichkeit durch die Kohlennot gehindert und wenn Sie heute noch durch die Straßen Wiens gehen, finden Sie mehr abmontierte Gaskandelaber als angezündete, und das ist nicht Schlamperci oder Zufall, sondern diese Gaskandelaber mußten abmontiert werden, weil die Kohle nicht beschafft werden kann, die zur Gaszerzeugung für die Beleuchtung der Stadt ausreicht.

Nun noch einige Mitteilungen über den allgemeinen Stand unserer Handelsbilanz. Gerade diese Ziffern zeigen so deutlich das Elend des Staates, in dem wir zu leben gezwungen sind. Das Jahr 1921 weist eine Einfuhr von 81 685 000 Meterzentnern auf, aber nur eine Ausfuhr von 14 774 000. Eine offizielle Wertstatistik haben wir von unserer Regierung bisher noch nicht bekommen. Man will augenscheinlich mit dem großen Passivum der Handelsbilanz nicht vor die Öffentlichkeit. Aber der bekannte Volkswirtschaftler Stolper hat für 1920 das Passivum der Handelsbilanz

mit 900 bis 1200 Millionen Goldkronen berechnet, und vor wenigen Tagen hat der Vorstand des Statistischen Amtes in einem Vortrag mitgeteilt, daß nach seiner Berechnung das Passivum der Handelsbilanz 782 Millionen Goldkronen beträgt. Er nähert sich also sehr der privaten Schätzung von Stolper. Nun dürfen Sie nicht übersehen, daß eine Goldkrone 15 000 Kronen wert ist. Ein Staat, der so wirtschaftet, muß zugrunde gehen, und die Bevölkerung muß von Jahr zu Jahr mehr verelenden.

Dieser Zustand hat ja auch die immer rasender werdende Entwertung unserer Valuta mit sich gebracht. Noch im Oktober 1921 wurden für den Dollar 1880 Kronen gezahlt, gestern 74 000. Diese Geldentwertung bringt natürlich ein schnelleres Rotieren der Banknotenpresse mit sich, und die Ausgabe von ungedeckten Banknoten führt wieder eine weitere Geldentwertung herbei. Wir kommen bei diesem Circulus vitosus immer tiefer in das Elend. Am 23. September hat die österreichisch-ungarische Bank 1960 Milliarden Notenumlauf aufgewiesen. In einer Woche, vom 15. bis 23. September, ist der Notenumlauf um 259,4 Milliarden gestiegen. Diese Geldentwertung senkt den Reallohn ungeheuer und die gewaltigsten Anstrengungen, die das wirklich gut organisierte Proletariat unseres Landes macht, um die Geldentwertung einigermaßen zu paralysieren, reichen nicht aus, um den Reallohn auf seiner Höhe zu erhalten. Es ist gut geschätzt, wenn ich behaupte, daß der heutige Lohn ein Drittel dessen ist, was wir vor dem Kriege verdient haben. Wenn Sie mit eigenen Augen sehen können, wie verelendet das Proletariat hier ist, und wenn Sie andererseits durch die Berichte über die Lohnerhöhungen und über die großen Ziffern der Löhne informiert sind, müssen Sie verstehen, daß selbst mit diesen hohen Löhnen die Arbeiterschaft des Landes nicht imstande ist, auch nur die notwendigsten Neuanschaffungen zu besorgen, sondern zu tun hat, um nur das nackte Leben zu fristen. Der Arbeiter ist bei der rasenden Geldentwertung auch gar nicht imstande, durch noch so große Sparsamkeit sich Anschaffungen zu machen. Wenn wir noch vor zwei Monaten für einen guten Anzug ungefähr 500 000 Kronen zahlen mußten, so müssen wir heute für einen schlechten Anzug schon anderthalb Millionen zahlen. Das kann der Arbeiter natürlich von seinem Lohne nicht nehmen. Er müßte sparen. Hätte er aber vor zwei Monaten gespart und sich in den zwei Monaten 500 000 Kronen beiseite gelegt, um sich einen Anzug zu kaufen, so würde er jetzt erfahren, daß der Anzug in dieser kurzen Frist dreimal so teuer geworden ist. So kommt es, daß die österreichische Arbeiterschaft kaum Wäsche besitzt, von einem ordentlichen Anzug nicht zu reden.

Und wenn wir nun Umschau halten, ob es in den Siegerländern wesentlich anders ist, so haben wir heute erfahren, wie es dort aussieht, und wir wissen es auch aus sonstigen Berichten, welche ungeheure Arbeitslosigkeit und ungeheures Elend in England herrscht und wie sehr auch die französische Arbeiterschaft zu leiden hat. Lohnherabsetzungen, Angriffe auf den Achtstundentag und andere sozialpolitische Errungenschaften finden wir in diesen Ländern, weil der Kapitalismus, gestärkt durch die große

Not, durch das große Heer der Arbeitslosen, sich stark genug fühlt, diese Angriffe durchführen zu können. Die Auswirkung des Friedensvertrages bedeutet den Niedergang der Zentralstaaten und dieser Niedergang, wenn er auch nur das kleine Österreich beträfe, muß unrettbar auch die Siegerstaaten mit in das Chaos reißen, weil die Weltwirtschaft heute derart durcheinander verwoben ist, daß der Niedergang eines solchen Staatengebildes nicht spurlos an den anderen vorübergehen kann. Aber auch unsere sozialpolitischen Errungenschaften sind in Gefahr. Wir haben in Österreich, dank einer starken gewerkschaftlichen und politischen Organisation nach dem Zusammenbruch, unsere Arbeiterrechte in einer Reihe von sozialpolitischen Gesetzen, die beispielgebend für das gesamte Ausland waren, zu verankern verstanden, und wir waren bis zur Stunde in der Lage, unsere Position zu behaupten. Wir haben in Österreich unter den etwas mehr als sechs Millionen Einwohnern ungefähr zweieinhalb Millionen Lohn- und Gehaltsempfänger, in welcher Ziffer auch die öffentlichen Angestellten, die Hausgehilfinnen, sowie die Landarbeiter mit einbezogen sind. Von diesen zweieinhalb Millionen sind eineinviertel Millionen in den freien Gewerkschaften organisiert, also gewiß eine Ziffer, die schon besagt, daß es in dieser Republik nicht gut möglich ist, über die organisierte Arbeiterschaft hinwegzugehen. Aber trotzdem sehen wir mit großer Sorge der Zukunft entgegen, weil wir wissen, daß diese gesteigerte Verelendung allmählich das Proletariat kampfunfähig machen muß, weil wir wissen, daß ein großes Arbeitslosenheer eine beständige Gefahr für die Arbeitenden und auch für die Aufrechterhaltung der Organisation bedeutet. Wenn wir nun sehen, daß diese Arbeitslosigkeit und diese Verelendung der Arbeiterschaft förmlich auf der ganzen Welt um sich greift, dann haben wir wirklich Sorge, daß der Tag kommen könnte, wo die Reaktion, die schon längst ihr Haupt erhebt, sich schließlich stark genug fühlen könnte, der Arbeiterschaft ihre erkämpften Rechte wieder streift zu machen. Deshalb dürfen wir im Kampfe nicht erlahmen. Wir sehen neue Kriegsgefahren im Orient, wir wissen nicht, was sich daraus entwickelt, ob nicht wieder Proletarier gegen Proletarier marschieren müssen, um die Interessengegensätze der Kapitalisten auszutragen. Wiederum besteht die Gefahr, daß eine Reihe von Staaten in diesen Konflikt verwickelt und neues Elend auf das bereits bestehende gehäuft wird.

Deshalb schließen wir uns der Meinung des Genossen Thomas an, daß nicht nur Resolutionen beschlossen werden, sondern daß ein unentwegter Kampf geführt werde gegen die verbrecherischen Machenschaften der Kapitalisten aller Länder. Wir hier in unserem kleinen Lande wollen unsere Positionen verteidigen bis zum letzten Blutstropfen. Wir wissen aber, daß wir nicht dazu imstande sind, wenn rings um uns herum die Positionen der Arbeiterschaft ins Wanken kommen könnten. Wir müssen uns daher einsetzen dafür, daß die Macht der Kapitalisten und Imperialisten in allen Nationen gebrochen werde. Wir müssen dafür sorgen, daß die Friedensdikate beseitigt werden, nicht nur, weil sie uns hier drücken, sondern weil sie zur Verelendung des Proletariats in allen Staaten führen. Wir müssen neue Kriege verhindern und müssen dafür sorgen, daß

das organisierte Proletariat die Macht und den Einfluß erreicht, um den Kapitalisten aller Länder zurufen zu können: Nun hat es ein Ende mit Euren Machinationen! Nun muß Schluß gemacht werden mit Eurem verantwortungslosen Vorgehen, mit Eurem Spiel mit den Völkern dieser Erde, nun werden die arbeitenden Menschen dafür sorgen, daß eine bessere Gesellschaft aufgerichtet wird. (Lebhafter Beifall)

August Forstner (Vorsitzender des österreichischen Transportarbeiterverbandes) übernimmt den Vorsitz.

Döring (Transportarbeiter Deutschlands): Nachdem der Kollege Bidegaray es in Zweifel gezogen hat, ob die deutsche Arbeiterschaft bereit ist, die Verpflichtungen beim Wiederaufbau der zerstörten Gebiete anzuerkennen, habe ich die Resolution, die von den englischen Kameraden vorgelegt wurde, noch einmal ganz genau durchgeprüft, und ich habe nicht festgestellt, daß in dieser Resolution davon die Rede wäre, die deutschen Arbeiter dieser Verpflichtung zu entheben. Ich habe hier im Namen der deutschen Delegation zu erklären, daß sie für diese Resolution stimmen wird und infolgedessen auch die Verpflichtungen übernimmt, die in dieser Resolution zum Ausdruck gebracht werden. Was nun die Frage des Wiederaufbaues anbelangt, so möchte ich darauf verweisen, daß die deutschen Gewerkschaften und besonders die Organisationen, die hier auf dem Kongreß vertreten sind, wiederholt in ihren verantwortlichen Versammlungen sich verpflichtet haben, für den Wiederaufbau in Verbindung mit den Organisationen der in Frage kommenden Länder zu wirken. Wir haben dort für die Annahme der Verpflichtungen gestimmt, die durch den Internationalen Gewerkschaftsbund gefaßt wurden. Erst vor einigen Wochen haben wir uns auf dem Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftskongreß mit der Sache beschäftigt, und der Kongreß, auf dem die gesamten deutschen Gewerkschaften vertreten waren, hat einstimmig dem Beschluß des Internationalen Gewerkschaftsbundes zugestimmt. Dadurch ist meines Erachtens jeder Zweifel darüber behoben, wie wir uns zum Wiederaufbau der zerstörten Gebiete stellen. Darüber gibt es in Deutschland gar keine Meinungsdivergenz. Eine Ausnahme davon machen bei uns nur die Anhänger der kommunistischen Partei, die sich auf den Standpunkt stellen, daß eine Erfüllung der Wiederherstellungspflichten überflüssig ist. Es wurde hier von den abgeschlossenen Verträgen gesprochen, die auch von unserer Regierung durch den Vermittler Rathenau mit der französischen Regierung abgeschlossen wurden. Die deutschen Organisationen stehen auf dem Standpunkt, daß sie restlos die Verpflichtung zum Wiederaufbau der zerstörten Gebiete übernehmen. Wir verlangen aber eine Abänderung des Friedensvertrages, weil durch ihn uns die Möglichkeit genommen ist, am Wiederaufbau mitzuwirken. Es hat doch keinen Sinn, von einem Menschen zu verlangen, daß er einen Gegenstand transportieren soll, wenn ihm Hände und Füße gebunden sind. Wir wollen den Wiederaufbau fördern in Verbindung mit den Arbeiterorganisationen Frankreichs und Belgiens und nicht zusammen mit dem Kapital. Wir halten es für verfehlt, daß in neuerer Zeit wieder der internationale Kapitalismus, der während

des Krieges aus dem Blut und dem Mark der Völker Profite gesogen hat und nun auch noch Profite saugen will aus der Not der Bevölkerung, die in den zerstörten Gebieten gewohnt hat. Das bekämpfen wir, und wir wollen, daß der Wiederaufbau sich vollzieht unter der Garantie der Regierungen und, wenn irgendwie die Möglichkeit besteht, unter der Garantie der Gewerkschaften. Wir wollen in Verbindung mit den Organisationen der anderen Länder unsere Verpflichtung, die wir durch Annahme der Beschlüsse des Internationalen Gewerkschaftsbundes auf uns genommen haben, erfüllen und wünschen nur die Änderung der Friedensverträge, die uns daran hindern. (Beifall)

Vorsitzender Forstner: Es ist niemand mehr zum Worte gemeldet; die Debatte ist geschlossen. Das Büro schlägt vor, im letzten Absatz der Resolution das Wort „Handelsbeziehungen“ zu ersetzen durch die Worte „politische und wirtschaftliche Beziehungen“.

Die Resolution wird mit dieser Änderung einstimmig angenommen und lautet jetzt wie folgt:

„Der Internationale Transportarbeiterkongreß stellt mit Beunruhigung den andauernden Rückgang im Welthandel fest, welcher für die auf dem Gebiete des Transportwesens beschäftigten Arbeiter vermehrte Arbeitslosigkeit zur Folge hat.

Der Kongreß gibt der Überzeugung Ausdruck, daß die unsicheren Valutaverhältnisse langsam aber sicher den Austausch von Gütern und Arbeit, der vor dem Kriege eine so große Rolle spielte, lahmlegt.

Der Kongreß warnt die Arbeiter der verschiedenen Länder vor den schrecklichen aber sicher eintretenden Folgen des ständigen Rückgangs im Lebensstandard, welcher durch die grauenhaften Folgen der Friedensverträge zuerst den Arbeitern Zentraleuropas und nachher der anderen Länder aufgezwungen wurde.

Unter den aus der jetzigen Form des Handelswettbewerbs auf dem Weltmarkt, oder was davon übrig bleibt, resultierenden Verhältnissen muß die wirtschaftliche Knechtschaft der Völker Zentraleuropas unvermeidlich zur Folge haben, daß die Arbeiter in anderen Ländern gezwungen sind, eine Herabsetzung der wirklichen und nominellen Löhne anzunehmen.

Alle organisierten Arbeiter, speziell diejenigen der Länder der Entente, müssen alles aufbieten, um eine durchgreifende Revision der Friedensverträge zu erzielen, welche sich als wirtschaftlich ungesund und moralisch verwerflich erwiesen haben.

Der Kongreß gibt ferner der Überzeugung Ausdruck, daß keine tatsächliche Besserung auf dem Gebiete des Welthandels eintreten wird, wenn Rußland seine politischen und wirtschaftlichen (Handels-) Beziehungen mit den anderen Teilen der Welt nicht wieder aufnehmen kann.“

Erweiterung des Sekretariats.

Robert Williams übernimmt wieder den Vorsitz.

Finnen (Internationaler Sekretär): Im Generalrat und im Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist wiederholt zur Sprache gekommen, in welcher Weise die Arbeiten des Sekretariats — nicht ausgedehnt — aber in welcher Weise die Arbeiten des Sekretariats Arbeiten entsprechend erledigt werden können. Sie wissen, daß ich seinerzeit persönlich gebeten wurde, das Sekretariat vorläufig zu übernehmen. Nachher wurde ich zum Sekretär des Internationalen Gewerkschaftsbundes ernannt und ich habe meine Entlassung bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eingereicht, wurde aber gebeten, beide Funktionen auch weiterhin zu führen. Ich habe das getan. Auf dem Kongreß in Christiania ist die Sache wieder zur Sprache gekommen, wieder mit dem Resultat, daß man mich gebeten hat, die Sache weiterzuführen. Ich habe es gemacht und, so gut es ging, sind die Arbeiten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erledigt worden, besonders auch dank der Mithilfe des Personals, das mir seit einem halben Jahre als Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zur Verfügung steht. Ganz besonders dank der Hilfe, die unentgeltlich vom Personal des Internationalen Gewerkschaftsbundes geleistet wurde, war es möglich, die Internationale Transportarbeiter-Föderation auszubauen, wie es geschehen ist. Ich glaube sagen zu können, daß, wenn wir nicht nur die Mitgliederzahl, sondern auch die Tatkraft und Aktionsfähigkeit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation betrachten, wir gewiß nicht schlecht abschneiden.

Nun werden aber immer höhere Anforderungen an unsere Internationale gestellt und es wird unmöglich, die Arbeiten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im Nebenamt zu führen, sondern es ist notwendig, daß ich ihnen eine volle Kraft widme. Deshalb habe ich in der Sitzung des Generalrats, die in Stockholm abgehalten wurde, gesagt, daß meine Meinung nach jetzt die Zeit gekommen sei, wo ich zurücktreten könnte, und daß der Kongreß eine Kraft ernennen soll, die diese Stelle ausfüllen kann. Der Generalrat war aber aus verschiedenen Gründen der Meinung, daß es wünschenswert sei, daß ich wenigstens vorläufig als Generalsekretär bleibe, daß aber für die täglichen Arbeiten und damit, wenn ich auswärts bin -- ich bin ja oft auf Reisen -- immer jemand im Büro sei, ein zweiter Sekretär als Hilfssekretär angestellt werde, der in der Lage ist, alle seine Kraft den Arbeiten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu widmen, während ich die Leitung behalte. Daneben war der Generalrat der Meinung, daß auch die Zeit gekommen sei, daran zu denken, die Berufssektionen, die wir in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation haben, weiter auszubauen. Nun kann natürlich nicht jede Sektion sofort einen eigenen Sekretär bekommen. Unsere Internationale Transportarbeiter-Föderation entwickelt sich nicht sprunghaft, sondern regelmäßig und stetig. Es war nun die allgemeine Ansicht, daß wir anfangen, jener Sektion, die es am nötigsten hat, nämlich der Seeleutesektion, einen eigenen Sekretär

zu geben. Daß es gerade die Seelente sind, liegt zum Teil daran, daß die Seelente auch noch eine andere Internationale hatten und auf dem Papier auch noch haben und dann auch daran, weil sie ein Volk sind, das viel schwerer zu organisieren und bei der Strippe zu halten ist, als etwa die Eisenbahner und Transportarbeiter, die gefestigte Organisationen haben. Deshalb schlägt der Generalrat vor, neben dem Hilfssekretär, der mir zur Seite steht, auch eine vollbesoldete Kraft als Sekretär der Seelente zu bestellen, respektive zu beschließen, daß ein solcher Sekretär ernannt werden soll. Der Generalrat meint, daß schon dieser Kongreß den Hilfssekretär ernennen, aber bloß beschließen soll, daß der Sekretär der Seelente ernannt werden soll. Es soll der Konferenz der Seelente überlassen werden, unter der Leitung und unter der Kontrolle des Generalrates und des Exekutivkomitees einen Spezialsekretär zu ernennen; das auch schon deshalb, weil drei Organisationen der Seelente, die uns angeschlossen sind, augenblicklich hier fehlen. Es ist, glaube ich, wichtig, wenn wir die Seelenteorganisation ausbauen und ihr einen eigenen Sekretär geben, daß auch alle Seelenteorganisationen vertreten seien. Schließlich wünscht der Generalrat die Ermächtigung, wenn es nötig und möglich ist, in den kommenden zwei Jahren bis zum nächsten Kongreß eventuell einen Delegierten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nach Amerika und auch nach Australien zu entsenden. Augenblicklich sind unserer Internationalen Transportarbeiter-Föderation fast alle Organisationen in Europa angeschlossen, es fehlen nur die portugiesischen und italienischen Eisenbahner sowie die schwedischen Seelente, abgesehen von den russischen Organisationen. Dem steht aber gegenüber, daß wir außerhalb Europas noch keinen direkten Einfluß haben. Wohl stehen wir mit den Organisationen in Nord-Amerika, Australien und auch Afrika in regelmäßiger freundschaftlicher Verbindung, aber angeschlossen haben sie sich uns bisher noch nicht. Nun ist es klar, daß es notwendig ist, die internationale Einheitsfront auch außerhalb Europas herzustellen. Wenn wir aber die Kollegen für uns gewinnen wollen, wird es notwendig sein, daß wir in mündlichen Verkehr mit ihnen treten. Der schriftliche Verkehr genügt nicht. Da bekommt man Sympathie-Erklärungen und Briefe. Aber dafür kann man sich nichts kaufen. Nötig ist, daß sie sich uns tatsächlich anschließen und dazu muß man eventuell jemanden hinüberschicken, der sich mit ihnen persönlich in Verbindung setzt, mit ihnen spricht, ihre Kongresse besucht und so die Angliederung der Transportarbeiterorganisationen der anderen Weltteile vorbereitet. Ich hoffe, daß der Kongreß diesen Vorschlägen einmütig zustimmt und dadurch die Internationale Transportarbeiter-Föderation in den Stand setzt, in den nächsten zwei Jahren noch bessere, kräftigere und vollständigere Arbeit zu leisten, als es bis jetzt möglich war. (Lebhafter Beifall)

Döring (Deutscher Transportarbeiter): Genosse Fimmen hat zur Genüge bewiesen, daß eine Vermehrung des verantwortlichen Personals in der Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unbedingt notwendig ist. Es wurde auch schon bei den Rücksprachen, die wir hier gehabt haben, von einzelnen Kollegen angeregt, ob nicht statt des Sekretärs

ein oder zwei Hilfskräfte ernannt werden, die die Arbeit auszuführen hätten. Das wäre aber eine ungenügende Hilfe, die das Übel nicht beseitigen, sondern verstärken würde. Es muß an Stelle Fimmens jemand da sein, der, wenn Fimmen abwesend ist, die Verantwortung hat. Fimmen ist oft gezwungen, für den Internationalen Gewerkschaftsbund auswärts tätig zu sein oder auch sonst nicht im Büro zu sein. Dazu kommt aber noch etwas. Wir haben vorgestern hier über die Notwendigkeit einer Vereinheitlichung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse gesprochen und es wurde vorgesehen, daß die drei Spezialkonferenzen sich damit beschäftigen und dem Kongreß Vorschläge machen. Dann aber muß das Sekretariat diese Vorschläge weiter ausführen und was das bedeutet, weiß jeder, der in der Gewerkschaftsbewegung verwaltungstechnisch tätig ist. Die Erhebung der Lohn- und Arbeitsbedingungen muß durchgeführt werden, und wenn diese Erhebung bei jedem der drei Berufe fünf oder sechs Monate dauert, bevor wir das Ergebnis in die Hand bekommen, hat sie natürlich ihren Wert verloren. Heute überstürzen sich die Verhältnisse, und es muß sehr prompt gearbeitet werden. Die Verantwortung können wir aber nicht einer Hilfskraft überlassen, sondern nur einem Sekretär, der den Genossen Fimmen unterstützt und ihm verantwortlich ist. Bezüglich des Sekretärs der Seeleute wird es wohl notwendig sein, daß die Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sich bei der Entscheidung das Mitbestimmungsrecht vorbehält. Zur Entsendung eines Delegierten nach der Übersee ist nicht viel zu sagen. Es ist selbstverständlich, daß diese Entsendung nicht schon in vierzehn Tagen oder in zwei Monaten erfolgt, sondern daß die Exekutive die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit prüft. Allerdings muß ihr die Freiheit gegeben werden, wenn sie es für notwendig hält, einen solchen Delegierten zu entsenden, der mit den Bruderorganisationen drüben in Verbindung tritt.

Chapelle (Belgische Seeleute): Die Art und Weise, wie wir vorgehen, ist verkehrt. Es ist selbstverständlich, daß die Seeleute selbst ihren Sekretär wählen wollen, aber es ist auch Sache der Eisenbahner oder Transportarbeiter, selbst ihre Sekretäre zu wählen. Deshalb wäre es besser, die ganze Geschichte zurückzustellen und erst, wenn die Wahl in den Sektionen vorgenommen worden ist, die Sache wieder im Plenum zu behandeln.

Präsident Williams klärt den Genossen *Chapelle* darüber auf, daß es sich nur darum handelt, dem Generalrat die nötige Vollmacht zu geben. Gewiß sollen die Seeleute das Recht haben zu entscheiden, wen sie wählen wollen. Aber die Ernennung muß im Einvernehmen und mit Zustimmung des Generalrates und des Exekutivkomitees vor sich gehen.

Bevin (Englische Transportarbeiter) ist der Ansicht, daß es zweckmäßiger wäre, über den Antrag, der eigentlich mehrere Punkte enthält, gesondert abzustimmen. Der Antrag enthält vier Fragen: die Frage des Abkommens mit Fimmen, die der Ernennung eines zweiten Sekretärs, eines

Sekretärs für die Seeleute und schließlich die der Entsendung eines Delegierten nach Amerika. Wenn man auch mit einem Teil einverstanden sein kann, so kann man bezüglich eines anderen Teils anderer Ansicht sein. Deshalb wäre die getrennte Abstimmung am besten.

Präsident Williams ist der Ansicht, daß es sich allerdings um schwierige Fragen handelt, die aber doch der Kongreß einheitlich behandeln soll. Was die Einwände *Bevins* bei der Frage des Generalsekretärs betrifft, so sind wohl alle der Ansicht, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation froh sein muß, *Fimmen* als Sekretär zu haben. Wenn die Internationale Transportarbeiter-Föderation heute einen Mann finden würde, der gleichzeitig die Sprachkenntnisse von *Fimmen*, seine Arbeitskraft und sein internationales Ansehen hätte, so wäre *Fimmen* selbst froh, wenn er die Arbeit lassen könnte. Aber heute hat man doch niemand. Es ist ein offenes Geheimnis, daß *Nathans* als zweiter Sekretär ein ausgezeichnete Sekretär wäre. Er hat dann die Möglichkeit, neben und unter *Fimmen* die Kenntnisse zu erwerben, die er später als definitiver Sekretär verwenden kann.

Was den Sekretär der Seeleute betrifft, so braucht wohl keine Organisation einen internationalen Zusammenhalt so dringend, wie die Seeleute. Diese haben sich bisher immer gegenüber den Eisenbahnern und Transportarbeitern vernachlässigt gefühlt, und sie haben auf ihren Konferenzen immer darüber geklagt mit dem Argument, daß ein Eisenbahner oder ein Dcckarbeiter sich mit ihren Angelegenheiten nicht so beschäftigen kann, wie sie selbst. Wenn auch nicht alles richtig daran ist, so wird ihre Argumentation doch widerlegt werden, wenn sie einen eigenen Sekretär haben. Eine internationale Seeleute-Organisation, die innerhalb der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit den übrigen Transportarbeitern zusammenarbeitet, kann für beide nur wertvoll sein. Was die Entsendung eines Vertreters nach Amerika und Australien und auch nach Neuseeland betrifft, so weiß ich, der ich selbst mit diesen Organisationen korrespondiert habe, wie wichtig es ist, daß man über die freundschaftliche Korrespondenz hinausgeht und daß man sie zum definitiven Anschluß an die Internationale Transportarbeiter-Föderation gewinne. Ich hoffe, daß der Kongreß diesen Antrag einstimmig annehmen wird. (Beifall)

Die Debatte ist geschlossen. Die Abstimmung wird aber erst nachmittags vorgenommen werden, damit die Delegierten die Frage noch unter sich besprechen können.

Schluß der Vormittagssitzung.

Nachmittagssitzung.
Mittwoch, den 4. Oktober 1922.

Bericht der Mandatprüfungskommission.

Jochade (Deutsche Eisenbahner): Die Kommission hat die Mandate geprüft und alle in Ordnung befunden. Von den 19 angeschlossenen Ländern mit ungefähr 2 450 000 Mitglieder sind 29 Organisationen vertreten, 16 Länder mit 2 318 907 Mitglieder sind durch 99 Delegierte vertreten; außerdem nehmen die Mitglieder des Generalrats und neun Delegierte der angeschlossenen Organisationen ohne Stimmrecht an den Verhandlungen teil.

Insgesamt vertreten die Organisationen nach dem Statut 172 Stimmen. Außerdem wohnen dem Kongreß noch acht Gäste bei.

Zwei Organisationen, und zwar der Irische Transportarbeiterverband und der Verband des Lokomotivpersonals in Schweden haben sich angemeldet, sind aber nicht erschienen. Dann haben die norwegischen Organisationen mitgeteilt, daß sie zu ihrem Bedauern nicht zum Kongreß kommen könnten. Der Norwegische Seeleuteverband hält jetzt selbst einen Kongreß ab; die norwegischen Eisenbahner teilen mit, daß ihr Vertreter plötzlich erkrankt ist und sein Stellvertreter keinen Urlaub bekommen konnte. Der norwegische Transportarbeiterverband hat aus dem Grunde niemand entsandt, weil seine inneren Verhältnisse es nicht zulassen. Der Schweizer Transportarbeiterverband hat sein Mandat dem Vertreter der Eisenbahner übertragen.

Wir bitten Sie, den Bericht anzunehmen und die Mandate anzuerkennen. Ferner bitten wir Sie, in der Ihnen vorliegenden Delegiertenliste eventuelle Irrtümer festzustellen.

Der Bericht wird angenommen.

Hierauf gelangt der Antrag des Generalrats über die Ausdehnung des Sekretariats zur Annahme.

Präsident Williams: Es werden jetzt die einzelnen Kommissionen zusammentreten. *Jochade* ist der Präsident der Eisenbahnerkonferenz; *Mahlman* Präsident der Transportarbeiterkonferenz und *Lindley* der der Seeleute.

* * *

Die Berichte über die Spezialkonferenzen sind am Ende dieses Protokolls abgedruckt.

Vierter Tag.

Donnerstag, den 5. Oktober 1922.

Robert Williams führt den Vorsitz.

Forstner (Österreichische Transportarbeiter) teilt mit, daß am Nachmittag der Saal nicht benützt werden kann, weil ihn die Handelskammer selbst braucht. Deshalb würde am Nachmittag eine Rundfahrt mit der städtischen Straßenbahn durch Wien und hierauf eine Fahrt auf den Kobenzl veranstaltet.

Bericht der Eisenbahnerkonferenz.

Präsident Williams: Es werden jetzt die Berichte der einzelnen Konferenzen erstattet werden, soweit sie schon fertig sind. Zunächst wird *Jochade* den Bericht der Eisenbahnerkonferenz erstatten.

Jochade: Wir haben uns in der Konferenz sowohl mit dem Referat *Dörings* über die Vereinheitlichung der Lohn- und Arbeitsbedingungen als auch mit dem Referat *Bidegarays* über die Sozialisierung der Transportbetriebe beschäftigt; außerdem auch noch mit den Berichten unserer Kollegen aus Polen und aus Ungarn.

Über die Referate selbst ist nicht viel zu sagen. Ich habe die verschiedenen Delegierten der einzelnen Länder aufgefordert, sich dazu zu äußern. Es war aber keine Neigung dazu vorhanden. Im Referat von *Bidegaray* ist ja vorgesehen, daß zum nächsten Kongreß ein Referent bestimmt werden soll, der diese Frage eingehend behandelt. Es ist aber auf unserer Konferenz zum Ausdruck gekommen, daß sich dieses Thema schwerlich in einem Referat so behandeln lassen wird, wie es nötig ist, weil es technisch vollständig unmöglich ist, das Referat in der wünschenswerten Weise zu übersetzen. Es wäre auch in unserem Falle besser, wenn aus den einzelnen Ländern die Berichte zusammengeholt würden und dann eine Gesamtdarstellung über die Art der Sozialisierung in den einzelnen Ländern und an Hand dieser Berichte durch einen Referenten eine Erläuterung gegeben würde.

Wir hätten dann einen Vortrag entgegenzunehmen, der von unseren Kollegen aus *Polen* erstattet wurde. Polen ist ein neuer Staat. Es bestanden dort schon früher Organisationen, die aber durch die Herrschaft

des Zarismus unterdrückt waren. Es handelt sich also auch dort hauptsächlich um neue Organisationen, und wir erfahren von unseren Kollegen, die hier anwesend sind, daß die Organisation dort ungefähr 70 000 Mitglieder hat, also schon eine erhebliche Ziffer, die sich sehen lassen kann. Wir haben bei dieser Gelegenheit erfahren, daß unsere polnischen Berufskollegen sich entschlossen haben, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beizutreten, und zwar nicht nur die Eisenbahner, sondern auch andere Berufskollegen. Wir können es mit Freuden konstatieren, daß auch die polnischen Arbeiter sich der Internationale anschließen.

Hierauf hatten wir ein Referat von unseren Kollegen aus *Ungarn*. Die Schilderung, die uns da entworfen wurde, ist so entsetzlich, daß man nur erschüttert sein kann darüber, wie unsere organisierten Kollegen dort behandelt werden. Wir haben Beispiele solcher Greuel gehört, daß man wünschen muß, daß endlich mit einer solchen Regierung Schluß gemacht wird. Die Eisenbahner haben ganz besonders darunter zu leiden und wir waren sehr entsetzt, als wir vernahmen, daß einer unserer alten Vertreter in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der Kamerad *Cservenka*, der schon einmal Delegierter auf einem Internationalen Kongreß war, zu Tode geprügelt wurde. (Hört! Hört!) Es ist unerhört, was die Horthybanden sich dort leisten. Die Organisation wird nicht geduldet, die Eisenbahner haben kein Koalitionsrecht, sodaß einer, der die Eisenbahnerzeitung liest, entlassen oder in ein Internierungslager gesteckt wird. Die Kollegen führen also ihre Organisation illegal, da es ihnen nicht möglich ist, ihre Interessen frei und offen zu vertreten. Wir haben daher eine Resolution angenommen, die von unseren Kameraden aus England und Frankreich eingebracht und vom Kollegen Thomas unterzeichnet ist. Wir schlagen dem Kongreß vor, die Resolution, die folgenden Wortlaut hat, anzunehmen:

„Die Spezialkonferenz für Eisenbahnerfragen hat tief erschüttert von den grausamen und unmenschlichen Verfolgungen der ungarischen Brüder Kenntnis erhalten. Sie beantragt der Tagung des Kongresses, folgende Entschliebung zu fassen:

Die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen verpflichten sich, in ihren Ländern einzuschreiten, um das Gewissen der Welt auf diese Greuel aufmerksam zu machen und ihre Beseitigung zu fordern und auch den Völkerbund auf sein jüngst aufgenommenes Mitglied aufmerksam zu machen; weiter in der gesamten Arbeiterpresse gegen dieses Vorgehen zu protestieren.“

Die Konferenz hat außerdem beschlossen, unseren schwedischen Kameraden ein Sympathietelegramm zu senden. Die schwedischen Kameraden stehen jetzt in einem Streik, an dem ungefähr 50 Prozent der gesamten Mitgliedschaft beteiligt sind. Es wird gewiß Eindruck machen, wenn wir sie unserer Sympathien versichern.

Weiter haben wir uns dann noch mit einigen anderen internen Angelegenheiten beschäftigt. Es handelt sich dabei vor allem um die Schuldfrage, um die Ausbildung der Eisenbahner in technischer Beziehung. Auch darüber sollen Erhebungen veranstaltet werden. Ebenso wurde aufmerksam gemacht auf den Internationalen Kongreß der Eisenbahndirektionen in Rom,

der sich mit wichtigen Fragen befaßt hat und es wurde dem Sekretariat empfohlen, sich mit diesen Angelegenheiten näher zu beschäftigen, damit man auch nach dieser Richtung hin die Eisenbahndirektionen beeinflussen kann. Ein sehr wichtiger Punkt unserer Beratungen war die Frage, wie die Erhebungen über die verschiedenen Lohn- und Arbeitsbedingungen in den einzelnen Ländern veranstaltet werden sollen. Es sollen vergleichende Übersichten hergestellt werden, wie es hauptsächlich unsere englischen Kollegen wünschen. Man will, daß zunächst vom Sekretariat ein Fragebogen ausgearbeitet werde, und daß dann die Mitglieder des Generalrats, soweit sie Eisenbahner sind, ihn nachprüfen, und zwar unter Hinzuziehung von Praktikern. Diese vergleichende Übersicht soll dann auf dem nächsten Kongreß die Diskussion erleichtern. Dann wird es allerdings notwendig sein, daß wir uns nicht nur einen halben Tag, sondern einen vollen Tag oder länger mit der Sache befassen. Wir müssen endlich dazu kommen, den Spezialkonferenzen, wo wirklich praktische Arbeit geleistet werden kann, größere Beachtung zu schenken. Allerdings müssen sich auch die Genossen in den einzelnen Ländern mehr mit diesen Fragen beschäftigen, damit die Spezialkonferenz die nötigen Unterlagen für ihre Arbeit hat. Die Eisenbahner repräsentieren in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation 1 200 000 Mitglieder. Wir haben also allen Anlaß, uns mit ihnen eingehend zu beschäftigen. (Beifall)

Der Bericht Jochades wird zur Kenntnis genommen, die Resolution einstimmig angenommen.

Präsident Williams hält es für notwendig, die Arbeiten des Kongresses zu beschleunigen. Da die Seelutekkonferenz mit ihrem Berichte noch nicht ganz fertig ist, werden jetzt die Transportarbeiter ihren Bericht erstatten.

Bericht der Hafen- und Transportarbeiter- konferenz.

Seifert (Deutsche Transportarbeiter): Die Konferenz der Transportarbeiter erachtete es für notwendig, sich mit der Frage der Löhne und der Arbeitszeit sowie der sozialen Gesetzgebung eingehend zu beschäftigen. Wir haben zu diesem Punkt eine Resolution ausgearbeitet, die wir Ihnen hiermit vorlegen; sie lautet:

„Die Konferenz der Transportarbeiter hält die gleichmäßige Regelung der Arbeitszeit der Transportarbeiter durch Gesetz in allen Ländern für notwendig. Die Konferenz stellt fest, daß die Regelung nur in der Verwirklichung des Achtstundentages, voller Sonntagsruhe und Einschränkung der Überarbeit auf das unbedingt Notwendige liegen kann.

Die Konferenz spricht ihr stärkstes Mißachten aus über das Verhalten derjenigen, die dafür verantwortlich sind, daß das Prinzip des Washingtoner Abkommens in bezug auf den Achtstundentag, die Beschränkung der Überarbeit und die Frauen- und Kinderarbeit noch nicht zur Durchführung gelangt ist.

Wir halten es für gebieterisch, daß auf der in diesem Monat in Genf abzuhaltenden Internationalen Arbeitskonferenz des Völkerbundes auf das energischste für die Durchführung des Abkommens eingetreten wird.

Das Exekutivkomitee wird beauftragt, sofort Schritte in dieser Hinsicht zu unternehmen.

Die Konferenz beauftragt die Organisationen, die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen sind, mit aller Kraft auf ihre Regierungen einzuwirken, damit die Beschlüsse von Washington und Genf ratifiziert werden.

Sie ersucht das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die begonnenen Erhebungen der Arbeitszeit, der Löhne und der Arbeitsbedingungen für Transportarbeiter für die bisher nicht erfaßten Länder zusammenzustellen und für die Länder, über die berichtet ist, fortzuführen.“

Das wäre das, was die Konferenz in der Frage der Arbeitszeit zu sagen für unbedingt notwendig befunden hat. Wir sind aber mit unseren Beratungen nicht fertig geworden, da wir meinen, daß der ganze Komplex der Fragen, um die es sich bei den Transportarbeitern handelt, noch besonders in einer Resolution zusammengefaßt werden muß. Es handelt sich dabei unter anderem um die Unfallsgefahr, um die Nacharbeit, um die Frauen- und Kinderarbeit, um eine internationale Festsetzung der Traglasten und die Gewerbeaufsicht. Wenn der Kongreß damit einverstanden ist, werden wir ihm morgen eine entsprechende Resolution vorlegen, die ich im Einvernehmen mit den Genossen Vignaud und Ben Tillett zusammenstellen werde.

Der Bericht wird genehmigt und die Kommission beauftragt, eine weitere Resolution auszuarbeiten.

Festsetzung der Beiträge.

Fimmen (Internationaler Sekretär): Vom ersten Augenblick an, da die Internationale Transportarbeiter-Föderation ihre Arbeiten angefangen hat, hat die Frage der Beitragsleistung einen Gegenstand der Beratung ausgemacht. Auf jedem Kongreß wieder sind Ausführungen laut geworden, daß die jetzige Grundlage der Beitragsleistung ungenügend ist. Es bestehen große Unterschiede. Wie Sie wissen, ist der Beitrag jetzt auf 6 Cent festgesetzt. Er wird nicht in holländischer Währung gezahlt, sondern in der Währung des eigenen Landes nach der Vorkriegsvaluta. Da nun in verschiedenen Ländern der Wert des Geldes immer mehr sinkt, ist die Sache praktisch so geworden, daß die einzelnen Länder immerhin eine verhältnismäßig große Summe zahlen, daß aber in die Kasse der Internationalen Transportarbeiter-Föderation so gut wie nichts kommt. So zum Beispiel beträgt der ganze Jahresbeitrag der österreichischen Eisenbahner und Transportarbeiter nicht mehr als vier holländische Gulden, und auch die Beiträge der deutschen Organisationen sind in holländischer Währung sehr klein. Da ist es begreiflich, daß die Genossen der anderen Länder damit nicht sehr zufrieden sind. Deshalb hat sich das Exekutivkomitee und auch der Generalrat verschiedentlich damit befaßt, eine andere Basis für die Beitragsleistung zu finden. Es wurden verschiedene Vorschläge gemacht, die aber schließlich auch nicht zu einer vollständigen Befriedigung geführt haben.

In Genf wurde beschlossen, daß Länder mit sehr schlechter Valuta — es waren damals Österreich und Polen — den dreifachen Beitrag zahlen sollten, das ist 200 Prozent mehr = 36 österreichische Heller. Die andern Länder mit etwas weniger schlechter Valuta — Deutschland und die Tschechoslowakei — den doppelten Beitrag, und Frankreich, Belgien und Italien, deren Valuta auch nicht so gut steht, sollten 50 Prozent mehr zahlen. Nun muß man zugeben, daß auch das keine richtige Basis ist. Im Auftrage des Kongresses von Genf hat sich dann der Generalrat im vergangenen Jahre wiederholt mit dieser Frage beschäftigt und ist schließlich einstimmig zu der Überzeugung gekommen, daß vorläufig die einzig richtige Grundlage die wäre, den Beitrag auf der Grundlage der Löhne festzustellen, die in den verschiedenen Ländern verdient werden.

Wir dürfen annehmen, daß in den Ländern, wo die Löhne hoch sind, im allgemeinen auch die Beiträge an die Ortsverwaltungen und an den Zentralverband höher sind, als in den Ländern mit niedrigeren Löhnen. Wir wissen auch, daß in verschiedenen Ländern, wo die Arbeiter verschiedene Löhne haben, in demselben Verband auch verschiedene Beiträge gezahlt werden. Wir glauben, daß dieselben Grundsätze auch für die Internationale Transportarbeiter-Föderation richtig sein werden. In den Ländern mit schlechter Valuta sind natürlich auch die Beiträge, wenn auch in Papier, unendlich gestiegen. Früher wurde vielleicht eine Mark gezahlt, jetzt sind es 50 oder 60 Mark, 200 oder 300 Kronen die Woche. Da glauben wir, daß auch der Beitrag für die internationale Organisation erhöht werden muß.

Der Generalrat ist zu dem Schluß gekommen, daß es am richtigsten wäre, wenn wir als Grundlage für die Beitragszahlung der verschiedenen Länder den jeweiligen Stundenlohn nehmen. Wenn wir einen ganzen Wochenlohn bekämen, bekämen wir allerdings zu viel; deshalb haben wir geglaubt, daß wir die Beitragszahlung, wie sie augenblicklich offiziell ist, sechs holländische Cents (was ungefähr $\frac{1}{10}$ Stundenlohn gleichkommt) als Grundlage nehmen sollten und sagen, daß in Ländern mit hoher Valuta der Beitrag nicht erhöht wird, daß wir von den andern eine Bezahlung nach dem Stundenlohn, und zwar ein Zehntel des Stundenlohnes, als Beitrag verlangen. Es würde dann am Anfang jeden Jahres jedes Land gefragt werden, was der durchschnittliche Stundenlohn ist und ein Zehntel davon würde als Beitrag enthoben werden. Nach der Erhebung vom 1. Juli dieses Jahres würde Holland 6 Cents zahlen, England ebenfalls, Belgien 25 Centimes, Schweden 9 Öre, Deutschland 2 Mark, Frankreich 22½ Centimes, Italien 40 Centesimi, Österreich 100 Kronen, Tschechoslowakei 30 Heller, Spanien 6 Cent und die Schweiz ebenfalls. Von Polen und Bulgarien weiß ich es nicht genau, da ich die Durchschnittslöhne nicht kenne.

Ich hoffe, daß der Vorschlag des Generalrats als gerecht anerkannt und einstimmig angenommen werden wird. Es ist nicht zu verhehlen, daß die Erörterung dieser Frage in den Sitzungen nicht immer sehr angenehm war. Es wurden zwar keine Vorwürfe gemacht, aber es herrscht doch immer das Gefühl, daß nur die Länder mit guter Valuta zahlen. Es

ist das gewiß nicht die Schuld der einen und nicht das Verdienst der anderen. Aber wir meinen, daß man diesem Gefühle Rechnung tragen und unseren Vorschlag annehmen soll. (Beifall)

Bevin (Englische Transportarbeiter) unterstützt den Antrag.

Toulouse (Französische Eisenbahner) ist der Ansicht, daß es nicht verschiedene Beiträge geben darf. Er hat geglaubt, daß bisher alle Länder den gleichmäßigen Beitrag von 6 Cents gezahlt haben. Nun wird er darauf aufmerksam gemacht, daß auch die Franzosen nach dem heutigen Stand der Währung viel weniger zahlen. Sie zahlen 18½ Centimes, während die vorgeschlagene Erhöhung 22½ Centimes ausmachen würde. Er glaubt, daß das für die Franzosen doch so fühlbar wäre, daß sie nicht imstande wären, das aufzubringen und daß die Ortsgruppen nicht so leicht dem zustimmen würden, 15 000 Franks im Jahre mehr zu zahlen, ohne die entsprechenden Einnahmen zu haben.

Fimmen (Internationaler Sekretär) sagt, daß *Toulouse* verschiedene Kalkulationsfehler gemacht hat und wiederholt, daß die Franzosen bei der Neuregelung 22½ Centimes pro Mitglied und pro Jahr zahlen müssen; das ist für 36 000 Mitglieder ein Jahresbeitrag von 8100 Franken.

Präsident Williams bittet, den Vorschlag des Generalrats einstimmig anzunehmen, denn wenn das nicht geschähe, würden die englischen Transportarbeiter darauf bestehen, selbst einen Antrag einzubringen, um den Betrag auf 6 Cents (holländische Währung) festzusetzen und dieser würde wahrscheinlich die anderen Organisationen viel mehr belasten. Die englischen Transportarbeiter sehen es als ungerecht, daß die englischen Organisationen mehr zahlen als alle anderen Länder zusammen.

Der Vorschlag des Generalrats wird angenommen.

Schluß des vierten Tages.

Fünfter Tag.

Freitag, den 6. Oktober 1922.

Robert Williams führt den Vorsitz.

Bericht der Kassenkontrollkommission.

Toulouse erstattet den Bericht der Kontrollkommission. Er teilt mit, daß die Kommission den Kassenbericht geprüft und die Belege in Ordnung befunden hat.

Jochade: Als Mitglied der Revisionskommission muß ich feststellen, daß wir alles in bester Ordnung gefunden haben. Es ist allerdings unmöglich, sämtliche vorliegenden Belege nachzuprüfen; wir haben nur Stichproben machen können. Es wäre gewiß notwendig, alle Belege zu prüfen; das ist aber hier in der kurzen Zeit bei dem riesigen Stoß von Belegen unmöglich. Ich schlage deshalb vor, daß vom Generalrat zwei Kollegen bestimmt werden, die bei den ständigen Sitzungen in Amsterdam an Ort und Stelle die Belege nachprüfen. Dann wird es auch nicht notwendig sein, daß alle zwei Jahre diese Unmasse von Belegen von Amsterdam zum Kongreß geschleppt wird und wieder zurück.

Der Vorschlag wird angenommen.

Bericht über die Seeleutekonferenz.

Lindley erstattet den Bericht über die Seeleutekonferenz. Es haben zunächst eine Anzahl von Genossen über die Bedingungen in den einzelnen Ländern berichtet; dabei wurden einzelne Fragen angeschnitten und diskutiert: so die Frage der Beziehungen der Seeleutesektion zu Wilsons Seeleute-Internationale und ihre Stellung andererseits zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Es wurde weiter die Frage besprochen, wie man ein Einvernehmen zwischen den Seeleuten und den Transportarbeitern herstellen könnte für den Fall, daß es zu einem Streik der Transportarbeiter

im Hafen kommt und die Seeleute darüber nicht informiert sind und die Arbeiten übernehmen. Wir haben dann auch einen Streik zwischen der jugoslawischen und der italienischen Organisation besprochen. Es handelt sich dabei um die Beteiligung der jetzt jugoslawischen Arbeiter an einem Kooperativunternehmen des italienischen Genossenschafts-Schiffes Garibaldi. Die Frage ist deshalb kompliziert, weil durch die Abtrennung gewisser Landstriche, die jugoslawisch wurden, die italienische Regierung nur den italienischen Seeleuten erlaubt, mitzuwirken; für die jugoslawischen Arbeiter ist es aber schwer, das eingezahlte Geld zurückzubekommen. Sie appellieren an die Internationale Transportarbeiter-Föderation, ihnen zu ihrem Rechte zu verhelfen.

Der Bericht und die von der Konferenz eingebrachte Resolution werden angenommen. Die Resolution lautet folgendermaßen:

„Nachdem die Spezialkonferenz der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Seeleute die Berichte der angeschlossenen Organisationen entgegengenommen hat, bestätigt sie den Beschluß des Gesamtkongresses, einen eigenen Sekretär zur Führung der Geschäfte der Seelutesektion in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu ernennen.

Die Konferenz stellt das Ersuchen an die Exekutive der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, sofort Vorschläge für das Sekretariat der Seelutesektion zu machen und sobald als möglich eine neue Konferenz der angeschlossenen Seeluteverbände einzuberufen, um im Verein mit der Exekutive einen Sekretär zu ernennen und der Seelutesektion eine feste Grundlage zu geben, die ihr ermöglicht, in Gemeinschaft mit den angeschlossenen Verbänden der Eisenbahner und der Transportarbeiter zu arbeiten.

Die Spezialkonferenz der Seeleute konstatiert mit Befriedigung die Auflösung des Internationalen Seeluteverbandes, der ein spezielles Kriegsprodukt ist und den Anforderungen der Gegenwart und der Zukunft nicht gerecht werden kann.

Die auf der Konferenz anwesenden Seelutevertreter appellieren an die Internationale Transportarbeiter-Föderation, mit Rücksicht auf den steten Niedergang der Reallöhne und die Unterschiede in der Entlohnung für gleiche oder ähnliche Arbeitsleistungen ihr möglichstes zu tun, um eine gewisse Vereinheitlichung der Löhne der Seeleute innerhalb Europas auf der Grundlage der höchsten in Geltung stehenden Lohnsätze zu sichern.

Die Konferenz protestiert energisch gegen die Taktik Havelock Wilsons und der N. S. & F. U., die Vereinbarungen treffen mit der „English Shipping Federation“, um die Mitglieder anderer Verbände von anderen britischen und europäischen Häfen zu boykottieren, weil diese Verbände an einer Politik des Widerstandes gegen die ihnen von den Internationalen Schiffsreedern auferlegten Lohnherabsetzungen festhalten und auch den Achtstundentag für alle Seeleute verteidigen.

Der Kongreß appelliert an alle Organisationen der Matrosen und Heizer, ihre Mitglieder zu warnen, sich nicht durch die Reeder während Streiks von Dock- und Hafearbeitern dazu gebrauchen zu lassen, Lade- oder Löscharbeiten zu verrichten, die unter normalen Verhältnissen nicht von der Schiffsmannschaft besorgt werden.“

Sitz der Internationalen Transportarbeiter- Föderation.

Präsident Williams schlägt Amsterdam vor. (Angenommen.)

Wahl der Länder, aus deren Vertretern der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und das Exekutivkomitee sich zusammensetzen werden.

Präsident Williams macht den Vorschlag, die Verteilung so zu lassen, wie sie im gedruckten Bericht zu finden ist. Danach hätten England und Irland 2 Mitglieder, Deutschland 2, Frankreich und Luxemburg 1, Italien 1, Spanien, Portugal und Südamerika 1, Österreich, Ungarn und die Schweiz 1, Tschechoslovakei, Jugoslawien, Bulgarien, Griechenland und Polen 1, Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland 1, Belgien und Holland 1. (Angenommen)

Fortsetzung des Berichtes der Transport- arbeiterkonferenz.

Bevin (Englische Transportarbeiter) berichtet, daß die von der Transportarbeiterkonferenz eingesetzte Kommission eine Resolution ausgearbeitet habe, mit folgendem Wortlaut:

„Um die Transportarbeiter in ihrer Lebenshaltung zu sichern und weitere Verelendung zu verhindern, fordert der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation:

1. daß der Generalrat, sobald es die Umstände gestatten, eine Aktion einleitet zu dem Zwecke, die Löhne auf das höchste Niveau zu bringen.
2. Mitbestimmungsrecht der Arbeiter bei der Leitung der Betriebe.
3. Kontrolle der Arbeitsvermittlung durch die Arbeiterorganisationen.
4. die Gewährung eines ausreichenden Existenzminimums in Zeiten geringer Arbeitsmöglichkeit.
5. Angemessene Arbeitslosenunterstützung für alle Arbeiter.
6. die Fortzahlung des vollen Lohnes bei Unfällen.
7. die Verhinderung von Unfällen durch:
 - a) Schaffung von Unfallverhütungsvorschriften;
 - b) Verbot der Nacharbeit bei gefährlichen Waren;
 - c) Verbot der Beschäftigung von Frauen und Kindern beim Laden oder Löschen von Schiffen. Alle Dockarbeit ist zu verrichten von Hafencarbeitern (einschließlich die Arbeit an den Winchen);
 - d) internationale Festsetzung der Traglasten auf 75 Kilogramm;
 - e) Heranziehung der Arbeiter zur Gewerbeaufsicht.

Der Kongreß beauftragt den Generalrat und die angeschlossenen Organisationen, zur Durchführung dieser Forderungen ihre ganze Kraft einzusetzen.“

Die Resolution wird einstimmig angenommen.

Wahl der Sekretäre.

Robert Williams (Präsident) bittet um schriftliche Vorschläge für die Wahl des Generalrats. Er macht darauf aufmerksam, daß das Exekutivkomitee nicht ernannt werden kann, solange die Namen der Generalratsmitglieder nicht vorliegen und bittet dafür inzwischen die Wahl des Internationalen Sekretärs vorzunehmen. Er ist der Ansicht, daß hier keine Meinungsverschiedenheit sein kann, daß *Fimmen* der internationale Sekretär sein wird. Er bittet, den Vorschlag anzunehmen. (Angenommen)

Bei der Wahl des zweiten Sekretärs, dessen Bestellung vom Kongreß beschlossen wurde, wird *Nathans* gewählt.

Bestimmung des Landes, in welchem der nächste Kongreß stattfinden wird.

Präsident Williams teilt mit, daß im Generalrat die deutschen Delegierten den Wunsch geäußert haben, der nächste Kongreß, der 1924 stattfinden soll, möge in *Deutschland* abgehalten werden. Der Generalrat hat dem zugestimmt. Die Stadt, in der der Kongreß sein wird, soll erst später bestimmt werden.

Der Vorschlag wird angenommen.

Fimmens Referat über die internationale Lage.

Berichterstatter Fimmen: Genossen! Gestatten Sie mir, meine Ausführungen mit der Verlesung eines Teiles eines Dokumentes zu beginnen, das noch vor wenigen Jahren in der Welt großen Eindruck machte:

„Da der Völkerbund die Begründung des Weltfriedens zum Ziele hat und ein solcher Friede nur auf dem Boden der sozialen Gerechtigkeit aufgebaut werden kann,

da ferner Arbeitsbedingungen bestehen, die für eine große Anzahl von Menschen mit so viel Ungerechtigkeit, Elend und Entbehrungen verbunden sind, daß eine den Weltfrieden und die Welteintracht gefährdende Unzufriedenheit entsteht und da eine Verbesserung dieser Bedingungen dringend erforderlich ist, zum Beispiel hinsichtlich der Regelung der Arbeitszeit, der Festsetzung einer Höchstdauer des Arbeitstages und der Arbeitswoche, der Regelung des Arbeitsmarktes, der Verhütung der Arbeitslosigkeit, der Gewährleistung von Löhnen, welche angemessene Lebensbedingungen ermöglichen, des Schutzes der Arbeiter gegen allgemeine und Berufskrankheiten sowie gegen Arbeitsunfälle, des Schutzes der Kinder, Jugendlichen und Frauen, der Alters- und Invalidenunterstützung, des Schutzes der Interessen der im Ausland beschäftigten Arbeiter, der Anerkennung des Grundsatzes der Freiheit gewerkschaftlichen Zusammenschlusses, der Gestaltung des beruflichen und technischen Unterrichts und ähnlicher Maßnahmen.

da endlich die Nichtannahme einer wirklich menschlichen Arbeitsordnung durch irgendeine Regierung die Bemühungen der anderen auf die Verbesserung des Loses der Arbeiter in ihrem eigenen Lande bedachten Nationen hemmt,

haben die Hohen Vertragschließenden Teile, geleitet sowohl von den Gefühlen der Gerechtigkeit und Menschlichkeit als auch von dem Wunsche, einen dauernden Weltfrieden zu sichern, folgendes vereinbart:“

Denjenigen unter Ihnen, die sich noch nicht klar darüber geworden sind, um was es sich bei dem Vorgelesenen handelt, sei mitgeteilt, daß es die Einleitung zu Artikel XIII des Friedensvertrages von Versailles ist, des bekannten Artikels XIII, welcher sich mit den Arbeitsproblemen befaßt und in dem die Regierungen, die den großen Weltkrieg angeblich „gewonnen“ haben, die Arbeiter aller Länder mit zahlreichen Versprechungen und Vorspiegelungen von kommendem Glück und Frieden zuversichtlich machen wollten. Auf die Klausel, die ich vorgelesen habe und die mit den Worten endigt „folgendes vereinbart“, folgt dann die freudige Mitteilung von der Gründung des Internationalen Arbeitsamtes und allem, was drum und dran hängt.

Ist die Einleitung dieses Artikels XIII schon sehr hübsch, so kann der Schluß, in welchem die allgemeinen Grundsätze festgelegt werden, als ganz besonders schön bezeichnet werden. Auch diesen Absatz will ich Ihnen wörtlich vorlesen. Er lautet:

„In der Überzeugung, daß die Arbeit nicht als bloße Handelsware betrachtet werden darf, glauben sie, daß Wege und Grundsätze für die Regelung der Arbeitsverhältnisse sich finden lassen, die alle industriellen Gemeinschaften zu befolgen sich bemühen sollten, soweit ihre besonderen Verhältnisse dies gestatten.

Unter diesen Wegen und Grundsätzen erscheinen den Hohen Vertragsschließenden Teilen die folgenden von besonderer und Beschleunigung erheischender Wichtigkeit:

1. Der obenerwähnte leitende Grundsatz, daß die Arbeit nicht lediglich als Ware oder Handelsartikel angesehen werden darf;
2. Das Recht des Zusammenschlusses zu allen nicht dem Gesetz zuwiderlaufenden Zwecken sowohl für Arbeitnehmer als auch für Arbeitgeber;
3. Die Bezahlung der Arbeiter mit einem Lohn, der ihnen eine nach der Auffassung ihrer Zeit und ihres Landes angemessene Lebensführung ermöglicht;
4. Annahme des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche als zu erstrebendes Ziel überall da, wo es noch nicht erreicht ist;
5. Die Annahme einer wöchentlichen Arbeitsruhe von mindestens 24 Stunden, die nach Möglichkeit den Sonntag einschließen soll;
6. Die Beseitigung der Kinderarbeit und die Verpflichtung, die Arbeit Jugendlicher beiderlei Geschlechtes so einzuschränken, wie es notwendig ist, um ihnen die Fortsetzung ihrer Ausbildung zu ermöglichen und ihre körperliche Entwicklung sicherzustellen;
7. Der Grundsatz gleichen Lohnes ohne Unterschied des Geschlechtes für eine Arbeit von gleichem Werte;
8. Die in jedem Lande über die Arbeitsverhältnisse erlassenen Vorschriften haben allen im Lande sich erlaubterweise aufhaltenden Arbeitern eine gerechte wirtschaftliche Behandlung zu sichern;

9. Jeder Staat hat einen Aufsichtsdienst einzurichten, an dem auch Frauen teilnehmen, um die Durchführung der Gesetze und Vorschriften für den Arbeiterschutz sicherzustellen;

Die Hohen Vertragschließenden Teile kündigen nicht die Vollständigkeit oder Endgültigkeit dieser Grundsätze und Wege, erachten sie jedoch für geeignet, der Politik des Völkerbundes als Richtschnur zu dienen und, im Falle ihrer Annahme durch die dem Staatenausschuß als Mitglieder angehörenden industriellen Gemeinschaften sowie der Sicherstellung ihrer praktischen Durchführung durch eine entsprechende Aufsichtsbehörde, dauernde Wohltaten unter den Lohnarbeitern der Welt zu verbreiten.“

Es ist nun schon fast drei Jahre her, daß alle diese schönen Dinge von höchster Instanz verkündet wurden und — man muß es mit Bedauern feststellen — verschiedene Gruppen der Arbeiterbewegung — und gewiß nicht die unbedeutendsten — glaubten, daß das Los der Arbeiterklasse nun in Zukunft weniger traurig sein werde, als es bisher gewesen. Die Zeit der Erfüllung der während des Krieges gemachten Versprechungen sei angebrochen. Der Ausspruch Lloyd Georges, England müßte ein Land sein „fit for heroes to live in“, sollte auch für alle anderen Länder gelten. Nach dem schrecklichen Krieg mit all seinen Millionen Toten und Verstümmelten sollte das tausendjährige Reich des Friedens, des Glückes und des Wohlstandes anbrechen.

In Versailles haben die Herren, die im Solde der Kapitalisten die Welt regieren, dies alles feierlich versprochen, feierlich festgelegt und noch feierlicher unterzeichnet und besiegelt.

Seither sind drei Jahre verflossen und, was damals schon mehr als ein Arbeiterführer wußte und sagte, das weiß heute so ziemlich die ganze Arbeiterklasse. Alle Versprechen haben sich als Täuschung und Betrug erwiesen, als der größte Schwindel, der den Arbeitern je vorgemacht wurde. Anstatt des verheißenen Friedens haben wir in verschiedenen Teilen der Welt noch stets Kriege, und wenn die „hohen“ vertragschließenden Mächte einander nicht selbst in den Haaren liegen, so bekämpfen sie einander politisch und wirtschaftlich, indem sie ihre Vasallenstaaten gegeneinander aufhetzen.

Im gegenwärtigen Augenblick sind wir von einem neuen Weltkrieg bedroht, als Resultat der Gegensätze, die sich zwischen den imperialistischen und kapitalistischen Ländern England und Frankreich im nahen Osten auflösen. Es bedarf der ganzen Wachsamkeit des kämpfenden Proletariats, um ein neuerliches Gemetzel zu verhüten.

Anstelle von Glück und Wohlstand herrscht in fast allen Ländern eine Arbeitslosigkeit, wie sie die Welt seit vielen Jahrzehnten nicht mehr gesehen hat. Millionen und Millionen arbeitsbereiter Männer müssen untätig sein und sind mit ihren Frauen und Kindern in bitterem Elend. Diejenigen, die glücklich genug sind, Arbeit zu finden, müssen sich Lohnherabsetzungen gefallen lassen.

Der versprochene Achtstundentag wird womöglich sabotiert, die versprochenen sozialen Gesetze werden nicht eingeführt oder, wo sie bestehen, umgangen und eingeschränkt.

Kaum begann die Angst der kapitalistischen Klasse vor gewaltsamen Revolutionen ein klein wenig zu schwinden, kaum sahen sie, daß die Arbeiter, anstatt in nationaler und internationaler Solidarität, auf ein gemeinschaftliches Programm geeint, zum Angriff gegen das kapitalistische System überzugehen, untereinander uneinig waren und einander verfolgten und bekämpften, so wurden die gemachten Zugeständnisse Stück für Stück wieder zurückgenommen, erst zögernd und von Beteuerungen des Bedauerns begleitet, aber dann bald darauf ganz offen und in der unverschämtesten Weise.

Es ist unnötig, diesem Kongreß im einzelnen ausführlich auseinanderzusetzen, wie unsere Organisationen Tag für Tag und Stunde für Stunde kämpfen müssen, nicht etwa um zu versuchen, den Lebensstandard der Arbeiter ein wenig zu erhöhen, sondern nur zu sorgen, daß die Arbeiter nicht wieder im Pauperismus versinken.

In allen Ländern und in allen Berufen ist der Angriff auf die Löhne in vollem Gange. Lohnherabsetzungen von 10, 15, 20 und 25 Prozent und sogar noch mehr sind in allen Industriezweigen an der Tagesordnung, nicht zum wenigsten bei den Berufsgruppen, die hier auf diesem Kongreß vertreten sind.

Bisher hat der von den Arbeitern geleistete Widerstand diese Lohnkürzungen nicht zu verhindern vermocht. Die erschreckende Arbeitslosigkeit in allen Ländern mit sogenannter „guter“ Valuta, der erbarmungswürdig tiefe Lebensstandard der Arbeiter in den Ländern mit „schlechter“ Valuta lähmen die Kampfkraft der Arbeiterklasse. Das günstigste Ergebnis aller bisher geführten Kämpfe war, daß der Prozentsatz der Lohnherabsetzungen, die schließlich angenommen werden mußten, um einige Grade geringer war, als die Arbeitgeber den Arbeitern aufzuzwingen beabsichtigten.

Ob bei einer anderen besseren Taktik und Kampfesweise der Angriff der Arbeitgeber nicht mit besserem Erfolg hätte abgewehrt werden können, ist eine Frage, auf die ich gleich noch näher eingehen werde.

Außer gegen die Löhne und damit gegen den Lebensstandard der Arbeiter und ihrer Familien, ist der Angriff der Arbeitgeber jetzt gegen die Arbeitszeit gerichtet.

Eine der wichtigsten Eroberungen der Arbeiterklasse nach dem Krieg — nach meiner Ansicht die einzige wichtige Eroberung — war die Einführung und Durchführung des Achtstundentages in den meisten Berufen in beinahe allen Ländern Europas. Die Arbeitskonferenz von Washington beschloß allerdings die internationale gesetzliche Einführung des Achtstundentages und veröffentlichte hierüber einen wunderschönen Gesetzentwurf. Ratifiziert ist dieses Abkommen jedoch nur durch eine sehr kleine Anzahl von Regierungen und überdies bloß in Ländern, wo sehr schwierig ist, zu kontrollieren, ob diese Ratifizierung etwas mehr bedeutet, als eine papierene Erklärung. Kein einziger der bedeutenden Industriestaaten hat dieses Übereinkommen ratifiziert, und dieser Umstand zeigt wohl deutlich, wieviel Wert all den schönen Erklärungen der kapitalistischen Klasse und ihrer Regierungen heizumessen ist.

National jedoch ist der Achtstundentag in den meisten Ländern; auch dort, wo er nicht gesetzlich eingeführt ist, durch die wirtschaftliche Kraft der Arbeiterbewegung zu einer Tatsache geworden, und nicht nur der starre Achtstundentag, sondern in manchen Ländern für eine Reihe von Berufen eine Arbeitswoche von 45, 43, 42 und weniger Stunden.

Diese für die physische, geistige und moralische Entwicklung und Hebung der Arbeiterklasse so außerordentlich bedeutsame Eroberung ist jetzt in allen Ländern in noch stärkerem Maße als die Löhne der Zielpunkt hartnäckiger Angriffe der besitzenden Klassen. Bis jetzt sind die Ergebnisse dieser Angriffe noch nicht so ungünstig wie die Erfolge bei den Angriffen auf die Löhne, d. h. noch ist es den Arbeitgebern und Regierungen nicht gelungen, der Arbeiterklasse, diese mit soviel Mühe und Kampf eroberten großen Vorteile wieder zu entreißen. Aber es darf nicht vergessen werden, daß der Angriff auf den Achtstundentag erst in seinem Anfangsstadium ist. In allen Ländern führt die Arbeitgeberklasse mit Unterstützung ihrer betreffenden Regierung eine wohl überlegte und gut organisierte Propaganda und Aktion in dieser Richtung; überall wird die öffentliche Meinung gegen den Achtstundentag aufgehetzt.

Der Hauptangriff muß noch kommen, der Hauptangriff, bei dem die Arbeiterklasse wiederum völlig geschlagen werden wird, wenn, ich wiederhole es, die bisher befolgte Taktik und Kampfweise nicht durch eine andere und bessere ersetzt wird. Denn schon jetzt, wo der Angriff der Arbeitgeber auf den Achtstundentag in verschiedenen Industrien noch nicht mehr ist als ein Vorpostengeplänkel, lassen sich die Arbeiter schon hier und dort unter dem Drucke der Unternehmer bestimmen, den Achtstundentag preiszugeben. Weicht die Arbeiterklasse zurück, so siegt die Arbeitgeberklasse aufs neue, und dieser Sieg wird sich auch in den auf diesem Kongreß vertretenen Berufsgruppen fühlbar machen.

Besonders bedeutsam ist in diesem Zusammenhange der Kampf, den in diesem Augenblick in Frankreich die französische Seeleute-Organisation für die Aufrechterhaltung des Achtstundentages führt. Die französischen Seeleute, die bisher — ich darf wohl sagen leider —, bei der sogenannten Internationalen Seeleute-Föderation angeschlossen sind, hatten seit drei Jahren den Achtstundentag. Sie bildeten eine günstige Ausnahme unter den Seeleuten aller Länder. Die französische Regierung hat jetzt eine Verordnung erlassen, durch die der Achtstundentag für die Seeleute abgeschafft wird. Die Seeleute-Organisationen sind nicht bereit, diese schönste Eroberung der Arbeiterklasse preiszugeben und beschließen, für die Aufrechterhaltung des Achtstundentages zu kämpfen.

In einer Vorstandssitzung sowie auf einem darauf folgenden Kongreß der Internationalen Seeleute-Föderation, der Anfang August in Paris stattfand, versuchten unsere französischen Kameraden, die moralische Unterstützung der Internationalen Seeleute-Föderation zu erlangen. Vergeblich! Obwohl sie bisher international mit der Wilsonschen Seeleute-Organisation zusammengegangen waren, mußten sie mit leeren Händen abziehen und ohne deren Hilfe und Unterstützung jetzt allein den Kampf aufnehmen.

In den wichtigsten Häfen von Frankreich ist der Streik erklärt worden, die Schifffahrt stillgelegt, und die Hoffnung ist berechtigt, daß es den Seeleuten gelingen wird, den Achtstundentag aufrecht zu erhalten.

Von dieser Stelle aus den französischen Kameraden zu ihrem Kampf nicht nur Glück zu wünschen, sondern auch zu versprechen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation ihnen, wann und wo nur immer möglich, in ihrem Kampf beistehen und sie unterstützen wird, ist gewiß das wenigste, was dieser Kongreß tun kann.

Hand in Hand mit der Reaktion auf wirtschaftlichem Gebiet schreitet die politische Reaktion fort.

Wie der Kapitalismus im Bewußtsein seiner verjüngten Kraft versucht, national und international den Lebensstandard und die Arbeitsbedingungen der Arbeiterklasse zu verschlechtern und selbst unter das niedrige Vorkriegsniveau herabzudrücken, so versuchen die Regierungen, die gehorsamen Dienerinnen desselben Kapitalismus, auch in politischer Hinsicht die Arbeiterklasse zurückzudrängen und zu unterwerfen. In manchen Ländern offen und in manchen heimlich hinter den Kulissen lenken die Weißen Gardien die Zügel der Regierung. In den Randstaaten Rußlands, in Finnland, Estland, Lettland, Litauen wird die Arbeiterbewegung verfolgt; in dem einen Land mit Kugel und Strang, in dem anderen mit dem Paragraphen des Gesetzes.

In den Balkanstaaten, in Jugoslawien, in Griechenland, in Rumänien ist die Lage der Arbeiterklasse nicht besser und vielleicht noch schlechter. In diesen Ländern wird unter der Losung: „Kampf gegen den Bolschewismus“ jede selbständige Arbeiterbewegung verfolgt und womöglich niedergeschlagen. Wenn die Gefängnisse in Rumänien als Folterstätten sozialistischer Arbeiter und Gewerkschafter noch nicht denselben berüchtigten Namen erworben haben wie die Konzentrationslager und Kerker Ungarns, dann liegt es nicht daran, daß in Rumänien die Arbeiter menschlicher behandelt werden als in Ungarn zu den schlimmsten Zeiten der Horthy-Regierung, sondern weil die Martern, denen die Arbeiter Rumäniens preisgegeben sind, bis jetzt jenseits der Grenzpfähle dieses Landes noch nicht so allgemein bekannt geworden sind.

Mag auch in Ungarn die Lage heute etwas besser sein als vor dem vom Internationalen Gewerkschaftsbund und von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation proklamierten und durchgeführten Boykott, so sind doch auch dort die Arbeiter noch immer der Willkür und Verfolgung ausgesetzt. Die Offizierskamarilla beherrscht auch in diesem Lande noch immer Regierung und Parlament und ist noch stets eine fortwährende Drohung mit neuen Morden und neuen Martern für die Arbeiter.

Auch in Spanien ist die Reaktion noch stets übermächtig, obwohl die Lage vom politischen Standpunkt aus vielleicht etwas besser ist als vor einem Jahre.

Italien, das Land, das vor einem oder zwei Jahren angeblich die Revolution auslösen sollte, ist jetzt hilflos dem Wüten des Faschismus ausgeliefert.

Im Namen der „heiligen Interessen der Nation“, d. h. der unveränderlichen Alleinherrschaft der besitzenden Klassen in Staat und Wirtschaft, führen die Faschisten den Kampf gegen die Arbeiterklasse und gegen alle Bestrebungen, das Mitbestimmungsrecht der Arbeiter in der Produktion wie auf dem Gebiet der inneren und äußeren Politik zu erweitern; sie versuchen, der organisierten Arbeiterschaft ihre elementaren Rechte, die Koalitionsfreiheit und das Streikrecht, zu rauben, deren unbehinderte Handhabung für die Arbeiter eine Lebensfrage ist. Sie haben dem größeren Teil der gewerkschaftlichen Organisationen Italiens jede Möglichkeit freier Betätigung unterbunden. Sie haben in vielen Städten die Arbeitskammern, in denen sich das gewerkschaftliche Leben konzentrierte, zerstört und angezündet. Allein im ersten Halbjahr 1921 sind ihnen 120 Arbeitskammern zum Opfer gefallen. Außerdem 234 Volkshäuser, Gewerkschaftshäuser und Rathäuser in den Gemeinden, in denen die Sozialisten die Mehrheit hatten.

In gleicher Weise ging man gegen die Büros und Magazine einer ganzen Anzahl von Konsumgenossenschaften vor. Wegen der bei den Angriffen der zerstörungswütigen faschistischen Banden in den Redaktionen zugerichteten Verheerungen und der Zerstörung der Maschinen mußten der „Avanti“, die „Giustizia“ und der „Lavoro“ ihr Erscheinen einstellen. Zehn Wochenzeitungen der Arbeiterpartei und der gewerkschaftlichen Organisationen wurden unterdrückt. Auch Privatwohnungen blieben nicht verschont. Die Häuser zahlreicher Arbeiterführer wurden zerstört oder in Brand gesteckt. Lokale Behörden wurden unter dem Druck der Faschisten und in Ermangelung irgendwelchen gesetzlichen Schutzes zur Demission gezwungen. Die in administrativer und organisatorischer Hinsicht fähigsten Arbeiterführer wurden aus ihrem Wohnort verjagt und so gezwungen, fern von ihren Angehörigen zu leben.

Noch ernstlicher ist die Bedrohung der gewerkschaftlichen Organisationen, die die Faschisten vollständig zu zerstören beabsichtigten.

Ein großer Teil desjenigen, was die Gewerkschaften in 20 Jahren harter Arbeit aufgebaut hatten, wurde durch den faschistischen Zyklon vernichtet. Die italienischen Gewerkschaften werden wieder ganz von vorne anfangen müssen, und es wird viel Zeit erfordern, wenn die verloren gegangenen Stellungen zurückerobert werden sollen.

Doch nicht allein in Italien gelingt es dem Faschismus, geduldet und heimlich unterstützt von der Regierung und den besitzenden Klassen, die sozialistische und gewerkschaftliche Bewegung niederzuschlagen. Von Italien aus wird der faschistische Kreuzzug über ganz Europa organisiert. Die Agenten und Propagandisten der Faschisten werden nach den anderen Ländern Europas ausgesandt und helfen der Reaktion in diesen Ländern, sich in derselben Weise zu organisieren, wie es der Faschismus in Italien getan hat.

In Ungarn, in Frankreich, in Deutschland finden Besprechungen zwischen faschistischen Führern aus Italien und einflußreichen Reaktionären jener Länder statt, zu dem Zweck, einen Hauptangriff gegen die Arbeiterbewegung zu organisieren.

In Deutschland fühlen sich, trotz aller möglichen Gesetze zum Schutze der Republik, die Monarchisten und Reaktionäre jeder Sorte stärker als je, und täglich kommen ungestraft Angriffe auf die Republik und ihre Vertreter vor.

Für die bei den französischen Staatsmännern herrschende Geistesrichtung spricht wohl deutlich genug die Tatsache, daß der Französische Gewerkschaftsbund durch ein von der Regierung angeordnetes gerichtliches Verfahren — zumindest offiziell — aufgelöst wurde. Andererseits zeigt auch der Umstand, daß französischen Gewerkschaftsführern wiederholt die Pässe verweigert wurden, um ihre Teilnahme an internationalen Kongressen zu vereiteln, zu welchem kleintlichen Mitteln die französische Regierung greift in ihrem Bestreben, die Entwicklung der Arbeiterbewegung in diesem Lande zu unterbinden.

In England ist ein Gesetzentwurf aufgestellt worden, der den Gewerkschaften verbieten soll, an politischen Aktionen teilzunehmen, ehe eine solche Aktion durch ein Referendum gebilligt worden ist, an dem mindestens 50 Prozent der Mitglieder teilgenommen haben müssen.

In Holland, in der Schweiz und in den anderen kleinen Ländern versuchen die Regierungen, mit gesetzlichen Bestimmungen die Bewegungsfreiheit der Arbeiterklasse zu beschränken und zu lähmen.

In Rußland, wo das Proletariat angeblich die Diktatur ausübt, wo aber — es kann nicht oft genug wiederholt werden — in Wirklichkeit eine Diktatur *über* das Proletariat ausgeübt wird, besteht nur für diejenigen politische Freiheit, die sich in jeder Hinsicht den Ansichten und dem Willen der an der Macht befindlichen Clique beugen.

Die Lage der Sozialisten und unabhängigen Gewerkschaften ist im heutigen Rußland unter der bolschewistischen Regierung keineswegs günstiger als ehemals, da noch der Zarismus seine Knute schwang.

So sehen wir national und international einen Angriff der Arbeitgeber auf die Löhne und Arbeitsbedingungen der Arbeiterklasse und in allen Ländern mit diesen Angriffen eine stets anwachsende politische Reaktion. Nicht nur stets willige Arbeitstiere und Ausbeutungsobjekte sollen die Arbeiter wieder werden, auch politisch will man sie zur Unmündigkeit und Sklaverei zurückdrängen.

Alle Verheißungen der sogenannten Friedensverträge von Versailles, St. Germain und wie sie alle heißen, die politischen so gut wie die wirtschaftlichen Versprechungen sind nichts als leere Worte gewesen. Aber auch der Frieden, der dem Kriege folgte, dem angeblich letzten, wie es immer hieß, ist nichts als eine bloße Komödie gewesen.

Wie ich bereits sagte, sind auch nach Abschluß der Friedensverträge in verschiedenen Teilen der Welt kriegerische Operationen an der Tagesordnung. Ich führe nur den Krieg Polens gegen Rußland, der Randstaaten gegen Rußland und Rußlands gegen die Randstaaten an, die Unterdrückung Georgiens, die Kriege gegen die gegenrevolutionären Truppen in Rußland selbst, sowie den Krieg Griechenlands gegen die Türkei. Alle diese Beispiele beweisen nur allzudeutlich, daß ungeachtet aller Friedensverträge von einem wirklichen Frieden keine Spur zu sehen ist. Die Rüstungen, Munitionsfabrikation, der Bau von Kriegsschiffen und Flugzeugen sowie die Herstellung giftiger Gase werden fröhlich fortgesetzt und sorgen dafür, daß der Siedekessel des Todes nie erkaltet. Trotz aller Friedensverträge, trotz allen Geschwätzes über Abrüstung seitens der Regierungen und der Bourgeoisie schwebt im Augenblick, drohender denn je, die unmittelbare Gefahr eines neuerlichen Weltkrieges über uns, als Resultat eines Konfliktes, der von der Türkei für die französischen und von Griechenland für die englischen Imperialisten ausgetragen wird. Wir dürfen uns nicht verhehlen, daß die Weltlage im allgemeinen und die Lage der Arbeiter im besonderen schon lange, lange nicht mehr so traurig, schwierig und verwickelt war, wie eben jetzt.

Aber angesichts dieser Lage, angesichts der Tatsache, daß die sozialistische und gewerkschaftliche Arbeiterbewegung in ihrer Existenz bedroht ist, müssen wir leider feststellen, daß die Arbeiterbewegung nicht so fest geeinigt ist, wie es wünschenswert und notwendig wäre.

Die Arbeiter Amerikas — das gegenwärtig stärksten kapitalistischen Landes der Welt —, das wegen seiner Politik zu einem nicht geringen Teil für die wirtschaftliche Not, die in den meisten Ländern Europas herrscht, verantwortlich zu machen ist, halten sich abseits der Arbeiterorganisationen der anderen Länder. Andererseits steht die Arbeiterbewegung Rußlands, die, im sozialistischen Sinne, für die künftige Gestaltung der Weltordnung von größter Wichtigkeit ist, ebenfalls den Organisationen feindlich gegenüber, die sich die Arbeiterklasse des übrigen Teiles von Europa national und international geschaffen hat.

Alle bis jetzt unternommenen ehrlichen Versuche, sowohl die amerikanische als auch die russische Arbeiterbewegung mit den Arbeiterorganisationen der anderen Länder im gemeinsamen Kampfe auf ein gemeinsames, wohlwogenes Programm zu einigen, sind bis jetzt gescheitert. Es hat keinen Wert, den Arbeitern und Arbeiterführern der genannten Länder Vorwürfe zu machen. Es mag nur festgestellt werden, daß die Lage der Arbeiterklasse national und international eine andere und bessere wäre und die Reaktion nicht so schroff und weniger erfolgreich gegenüber der sozialistischen und gewerkschaftlichen Bewegung auftreten könnte, wenn die Arbeiter aller Länder auf wirklich sozialistischer und gewerkschaftlicher Grundlage eine Einheitsfront geschaffen hätten.

Wir müssen die Dinge nehmen, wie sie nun einmal sind.

Den in der Amsterdamer Internationale organisierten Arbeitern ist es vorbehalten, den Kampf gegen die Reaktion auf wirtschaftlichem und

politischem Gebiete, gegen die Herabsetzung der Löhne, die Verschlechterung der Arbeitsgesetze, die Sabotierung des Achtstundentages, sowie die Aktion gegen Krieg und Militarismus mit allen Kräften zu führen.

Dies gilt auch für unsere Internationale Transportarbeiter-Föderation. Weder die Russen und Amerikaner noch die Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner Australiens sind bis jetzt unserem Rufe gefolgt. Die eingeleiteten Versuche, sie zum Anschluß an die Internationale Transportarbeiter-Föderation zu bestimmen und eine große weltumfassende Einheitsfront der Transportarbeiter zu bilden, müssen jedoch fortgesetzt werden. Zu gleicher Zeit aber sollen die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die ihr angeschlossenen Organisationen den Kampf gegen die Reaktion, den Militarismus und alle seine Folgen eben mit all den Kräften führen, die uns bisher bereits zur Verfügung stehen.

Daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation und ihre Organisationen zu kämpfen bereit sind, ist schon zu wiederholten Malen in den auf den internationalen Konferenzen nach dem Kriege in Amsterdam, Christiania und Genf aufgestellten und angenommenen Resolutionen zum Ausdruck gekommen. Daß sie bereit und in der Lage sind, diese Resolutionen in die Praxis umzusetzen, haben sie beim Boykott gegen Ungarn und bei der Munitionssperre gegen Polen im Kriege gegen Rußland bewiesen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die ihr angeschlossenen Organisationen sind die einzige internationale Macht der Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner aller Länder der Welt, die zu wirklicher revolutionärer Aktion bereit sind und auch imstande sind, eine solche durchzuführen.

Wenn die internationale Arbeiterbewegung, die Internationale Transportarbeiter-Föderation inbegriffen, trotzdem noch nicht das Maß an Kraft und Macht entwickelt hat, das nötig ist, um endgültige und dauernde Resultate zu erzielen, so ist dies zu einem nicht geringen Teile der bis jetzt bei den Aktionen der Arbeiter zur Anwendung gelangenden unzureichenden Taktik zuzuschreiben, einer Taktik, die eine Folge der mangelhaften internationalen Einheit ist. In diesem Zusammenhange möchte ich wiederholen, was ich auf dem von nun nahezu zwei Jahren abgehaltenen Internationalen Kongreß der Internationalen Gewerkschaftsbundes über die Notwendigkeit einer anderen Taktik und Kampfweise der Arbeiterklasse gesagt habe:

„Es ist Aufgabe der internationalen Gewerkschaftsbewegung und der ihr angeschlossenen Organisationen, den Arbeitern aller Länder begreiflich zu machen, daß die Gewerkschaftsbewegung der Gegenwart in internationaler Hinsicht dieselbe Taktik zu befolgen hat, die sie vor 20 und 25 Jahren national angewendet hat. Damals lernte man einschen, daß ein lokaler Kampf für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen nicht nur eine geringe Bedeutung hat, sondern vielfach nachteilig auf den Kampf wirkt, den die Arbeiter eines bestimmten Berufes in demselben Lande zu führen haben. Die Arbeiter haben gelernt, ihr Teilinteresse zugunsten der allgemeinen Interessen der gesamten Berufscollegen ihres eigenen Landes, und wenn nötig, der gesamten Arbeiterschaft in den Hintergrund zu schieben. Nunmehr ist es nötig, zu begreifen und die Taktik der Gewerkschaftsbewegung darauf einzurichten, daß nötigenfalls die Arbeiter ihres Landes

ihre Interessen, seien es die eines Berufes oder der ganzen Arbeiterschaft eines Landes, zugunsten der Interessen und des Kampfes ihrer gesamten Berufskollegen oder der ganzen Arbeiterklasse überhaupt zurückzustellen haben.

Daß die Transportarbeiter und Bergarbeiter und die Seeleute in bestimmten Ländern, oft unabhängig voneinander und eine Gruppe nach der anderen in einen Kampf für Lohnerhöhungen oder Verkürzung der Arbeitszeit treten, ist eine bedauerliche Erscheinung und ebensowohl eine verfehlte Taktik; aber ein Verbrechen ist es, wenn große Gruppen von Arbeitern ohne vorherige Rücksprache mit den Kameraden ihres eigenen Landes und der anderen Länder sich für verhältnismäßig unbedeutende Lohnerhöhungen in einen Kampf begeben, in einem Augenblick, wo die Arbeiterklasse national und international ihrer ganzen Kraft und Wehrhaftigkeit bedarf und zur Verfügung haben muß, um die Gefahren abzuwenden, die Dasein und Leben der Arbeiterbewegung bedrohen oder für ihren Kampf für die Verwirklichung der höchsten Ideale, die die Arbeiterschaft erstrebt.

Will die Gewerkschaftsbewegung ihre neue große Aufgabe wirklich erfüllen; will sie gewappnet sein, um die Arbeiterklasse gegen alle Angriffe der kapitalistischen Gesellschaft zu verteidigen; will sie im Interesse der Arbeiter aller Länder und der ganzen Menschheit einen erfolgreichen Kampf führen gegen den Militarismus in allen seinen Formen, neue Kriege verhindern und die Grundlagen schaffen für eine neue Ordnung, dann ist die größtmögliche Einheit und Zusammenarbeit geboten.“

Ich habe diesen Worten nichts hinzuzufügen; sie sind deutlich genug und sprechen für sich selbst. Die Hafenarbeiter, die Seeleute und Eisenbahner der verschiedenen Länder — wenn auch vielleicht in geringerem Maße — dürfen nicht jeder auf eigene Faust und unabhängig voneinander Forderungen stellen und dafür in den Kampf gehen. Wollen sie für die Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer eigenen Arbeitsbedingungen etwas dauerndes und bleibendes erreichen, wollen sie den Kampf auch für die größeren und ferner liegenden Ziele der Arbeiterbewegung aufnehmen und mit Erfolg zu Ende führen, dann muß dieser Kampf gemeinsam und auf einem einheitlichen Programm gleichzeitig in den verschiedenen Ländern Schulter an Schulter ausgefochten werden.

Ich spreche die feste Zuversicht aus, daß der Kongreß diese Gesinnung nicht bloß theoretisch und prinzipiell teilen, sondern daß er auch dafür sorgen wird, daß diese Gesinnung künftighin in die Praxis umgesetzt wird.

Die Versprechungen der Regierungen und der besitzenden Klassen haben sich zum so und sovielten Male als Lug und Schein erwiesen. Die Hoffnung, man könne auf dem Wege gemeinsamer Verständigung mit den Vertretern der kapitalistischen Klasse und mit Unterstützung der Regierungen die Lage der Arbeiterklasse dauernd verbessern, ist eitel und trügerisch. Mehr denn je ist die Arbeiterklasse einzig und allein auf sich selbst angewiesen; und nur durch eine möglichst starke nationale und internationale Organisation und durch unbedingte Einheit im Kampfe kann das Lebensniveau der Arbeiter in allen Ländern gewahrt, die wirtschaftliche und politische Lage verbessert werden. Ebenso ist es nur der unerschütterliche Wille, die hartnäckigste Kampfbereitschaft und größte Opferwilligkeit der Arbeiterschaft, die allein imstande sind, den Ausbruch neuer Kriege zu verhindern.

In diesem Kampfe haben die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die ihr angeschlossenen Organisationen bisher noch immer ihre Pflicht erfüllt. Ich vertraue darauf, daß dieser Kongreß sich bereit erklären wird, es neuerlich allen angeschlossenen Organisationen zur Pflicht zu machen, ihre ganze wirtschaftliche Macht immer mehr und mehr in den Dienst des großen Kampfes zu stellen, den das internationale Weltproletariat auszuführen hat.

Gegen die Reaktion! Gegen den Militarismus! Krieg dem Kriege! Für die Befreiung der Arbeiterklasse und für die Durchführung des Sozialismus!

Mein Bericht liegt Ihnen schriftlich vor, und ich hoffe, daß die Richtlinien für die ferneren Kämpfe und für den Ausbau der Organisationen, die ich versucht habe im Berichte niederzulegen, einstimmige Annahme finden werden. (Beifall)

Ich habe Ihnen noch drei Resolutionen vorzuschlagen. Die erste richtet sich gegen den *Weißén Terror in Italien*. In meinem Bericht ist bereits darüber gesprochen worden, und ich meine, daß wir die Resolution annehmen sollen, um den italienischen Genossen zu zeigen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation alles tut, um ihnen in diesem schweren Kampfe moralische und finanzielle Hilfe zu bringen. Der Internationale Gewerkschaftsbund hat sich schon einmal an die italienische Regierung gewandt und gegen den faschistischen Terror protestiert; es hat aber nichts genützt. Wenn auch unser Protest nichts nützt, wird es notwendig sein, ihn durch eine Protestaktion zu unterstützen, wenn es notwendig sein sollte, auch mit dem letzten Mittel, dem Boykott gegen Italien, so wie wir seinerzeit, als der Weiße Terror in Ungarn wütete, mit dem Boykott gegen Ungarn vorgegangen sind.

Die zweite Resolution beschäftigt sich mit dem Streik der *französischen Seeleute*, von dem hier bereits einige Male gesprochen wurde. Es handelt sich bei diesem Streik hauptsächlich um die Aufrechterhaltung des Achtstundentages. Wohl haben sich die französischen Seeleute noch nicht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen, sondern haben bisher mit der reaktionären Organisation von Wilson zusammen gearbeitet. Dennoch halten wir es für notwendig, in dem schweren Kampfe, in dem sie sich befinden, ihnen zur Seite zu stehen, weil es sich dabei nicht nur um die Interessen der französischen Seeleute allein handelt, sondern um die Interessen des internationalen Proletariats. Deshalb müssen wir sie nach Kräften unterstützen und dafür sorgen, alle Mitglieder zu instruieren; während der Dauer des Streiks kein Schiff der französischen Regierung auslaufen zu lassen und ihm keine Unterstützung und Mitarbeit zu gewähren.

Die dritte Resolution wendet sich gegen den *Militarismus* und gegen *neue Kriege*. Solche Resolutionen wurden bisher auf allen Kongressen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angenommen, und sie muß auch jetzt angenommen werden, um den früheren Resolutionen mehr Nachdruck zu verleihen und weil man nicht nachdrücklich genug das Proletariat

auf Militarismus und Imperialismus und auf die drohende Kriegsgefahr aufmerksam machen kann. Besonders jetzt ist das umso notwendiger, und wenn wir ernstlich daran denken, im Augenblick der Gefahr gegen einen neuen Krieg den Generalstreik in Anwendung zu bringen, ist es notwendig, das Proletariat täglich auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen und es täglich in dem Haß gegen den Krieg zu stärken. Darum bittet der Generalrat um einstimmige Annahme der Resolution, damit sie ein neuerlicher Beweis der Gesinnung sei, die den Kongreß beseelt und ein neuerlicher Ruf an das Weltproletariat seine Kräfte gegen einen neuen Krieg zu sammeln.

Diese drei Resolutionen lauten wie folgt:

Resolution gegen den Weißen Terror der Faschisten.

Der am 2. Oktober 1922 und die folgenden Tage in Wien abgehaltene Internationale Kongreß der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Seeleute-Organisationen, an welchem 119 Vertreter von 2½ Millionen Transportarbeitern, Eisenbahnern und Seeleuten teilnehmen und der von 40 Organisationen aus 19 verschiedenen Ländern organisiert wurde, nimmt mit Entzückung Kenntnis von der in Italien durch die Faschisten gegen die sozialistische und gewerkschaftliche Bewegung geführten Ausrottungskampagne.

Der Kongreß protestiert auf das energischste gegen die mehr als schwache Haltung der offiziellen italienischen Regierung gegenüber dem Terror der Faschisten.

Der Kongreß spricht den verfolgten italienischen Kameraden seine aufrichtige Sympathie aus und beschließt, die vom Internationalen Gewerkschaftsbund unternommenen Bemühungen, dem faschistischen Terror Einhalt zu bieten, mit allen wirksamen Mitteln tatkräftig zu unterstützen und nötigenfalls auch das Zwangsmittel des Boykotts in Anwendung zu bringen.

Resolution gegen Militarismus und Krieg.

Der am 2. Oktober 1922 und die folgenden Tage in Wien abgehaltene Internationale Kongreß der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Seeleute-Organisationen, an welchem 119 Vertreter von 2½ Millionen Transportarbeitern, Eisenbahnern und Seeleuten teilnehmen und der von 40 Organisationen aus 19 verschiedenen Ländern organisiert wurde, stellt fest, daß die bei Abschluß der Friedensverträge gegebenen Versprechungen und Erklärungen unerfüllt geblieben sind.

Der Kongreß stellt insbesondere fest, daß alle Beteuerungen, als wäre der hinter uns liegende Weltkrieg nur zu dem Zwecke geführt worden, um jeden künftigen Krieg zu verhüten und den Weltfrieden zu sichern, nichts als eitel Lug und Trug gewesen sind.

Angesichts der Tatsache, daß die Regierungen im Begriffe stehen, einen neuen Krieg mit all seinen Schrecken vorzubereiten, bestätigt der Kongreß ausdrücklich die von den Internationalen Transportarbeiter-Kongressen in Kristiania (1920) und Genf (1921) angenommenen Resolutionen, in

welchen die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen erklärt haben, sich mit allen Mitteln dem Militarismus und allen künftigen Kriegen zu widersetzen.

Der Kongreß begrüßt mit aufrichtiger Sympathie die energische Aktion, die augenblicklich von der englischen Arbeiterbewegung gegen die Bestrebungen der britischen Imperialisten und Militaristen geführt wird und beglückwünscht sie zu ihrer tapferen Haltung.

Der Kongreß erklärt sich mit dem vom Generalrat im Einvernehmen mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund und auf dessen Einladung hin ergriffenen Maßnahmen zur Bekämpfung des Militarismus und des Krieges einverstanden und beschließt, die ganze wirtschaftliche Macht der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aufzubieten, um durch eine wirksame und tatkräftige Aktion die drohende Gefahr eines Krieges abzuwenden.

Resolution über den Streik der französischen Seeleute.

Der am 2. Oktober 1922 und die folgenden Tage in Wien abgehaltene Internationale Kongreß der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Seeleute-Organisationen, an welchem 119 Vertreter von 2½ Millionen Transportarbeitern, Eisenbahnern und Seeleuten teilnahmen und der von 40 Organisationen aus 19 verschiedenen Ländern organisiert wurde,

spricht den französischen Seeleuten, die den energischen Kampf zur Aufrechterhaltung des Achtstundentages aufgenommen haben, seine volle und aufrichtige Sympathie aus;

er beschließt, ihnen in diesem Kampfe alle ihm zu Gebote stehende tatkräftige Unterstützung zu verleihen und richtet einen dringenden Appell an die Transportarbeiter aller Länder, während der Dauer dieses Konfliktes französische Streikbrecherschiffe weder zu löschen noch zu laden oder zu bunkern.

Jarrigion (Französische Eisenbahner): Zu der Resolution über die französischen Seeleute habe ich nur hinzuzufügen, daß wir einen Zusatz wünschen, wonach die Internationale Transportarbeiter-Föderation alle Seeleute-Organisationen in den verschiedenen Ländern auffordert, zu versuchen, den Achtstundentag für die Seeleute, der bereits heute für die französische Handelsmarine in Geltung ist, zu erringen. Er ist der Ansicht, daß, wenn die Organisationen das durchsetzen, sie den französischen Seeleuten die wirksame Hilfe leisten.

Cotter (Seeleute Großbritanniens) meint, daß es sehr leicht ist, Resolutionen zu beschließen, in denen große Dinge verlangt werden, wie beispielsweise die Erringung des Achtstundentages für die Seeleute oder gar der Boykott gegen Schiffe, die von der französischen Regierung während des Seeleutestreiks abgelassen werden. Es ist sehr leicht, das hier zu beschließen, es besteht aber gar keine Hoffnung, auch wirklich die Organisationen dazu zu bringen. Er erinnert an die ungeheure Arbeitslosigkeit in den Häfen, sodaß man nicht erwarten und den Hafendarbeitern auch nicht die Verpflichtung auferlegen kann, Schiffe, die aus Frankreich

kommen, nicht zu verladen und dadurch selbst die Arbeitslosigkeit zu vermehren. Die iranzösischen Seeleute haben es ja nicht für notwendig gefunden, sich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anzuschließen, sondern haben mit Wilson zusammengearbeitet. Jetzt sehen sie, wohin ihre Taktik sie geführt hat.

Fimmen (Internationaler Sekretär): Wir sind bereit, den Zusatzantrag Jarrigions anzunehmen, aber als besondere Resolution. (Zustimmung)

Es wird nun der Bericht Fimmens genehmigt, und die drei von ihm beantragten Resolutionen sowie die Anregung Jarrigions werden angenommen.

Wahl des Sekretariats.

Fimmen: Wir haben als Kandidaten für den Generalrat folgende Vorschläge erhalten:

Großbritannien und Irland: *R. Williams* für die Transportarbeiter;

J. H. Thomas für die Eisenbahner.

Deutschland:

J. Döring für die Transportarbeiter;

H. Jochade für die Eisenbahner.

Frankreich und Luxemburg: *M. Bidegaray*.

Italien:

G. Sardelli.

Spanien, Portugal und

Südamerika: *T. Gómez*.

Skandinavische Länder: *Ch. Lindley*.

Tschechoslovakei und

Polen: *W. Brodečky*.

Noch nicht eingetroffen sind die Nominationen für die Ländergruppe Österreich, Ungarn und Schweiz und für die Ländergruppe Belgien und Holland. Solange wir sie nicht haben, können wir auch nicht das Exekutivkomitee wählen. (Nach einer Pause): Der Vorschlag für Belgien und Holland ist gerade eingetroffen. Es ist der Genosse *C. Mahlman*.

(Für Österreich, Ungarn und die Schweiz wird später *J. Tomschik* genannt.)

Moltmaker (Holländische Eisenbahner): Wir wollen dem Kongreß mitteilen, daß wir einige Schwierigkeiten hatten bei der Bestellung unseres Vertreters. Die belgischen Eisenbahner sagten, daß sie als die größte Organisation dieser Gruppe ein Recht auf den Sitz haben. Darauf haben wir aufmerksam gemacht, daß Mahlman auf dem letzten Kongreß gewählt wurde. Zum Schluß haben die belgischen Eisenbahner zugestimmt. Sie wollten nur zum Ausdruck bringen, daß sie als die größte Organisation ein Recht auf den Sitz haben.

Fimmen (Internationaler Sekretär) ist der Ansicht, daß das eine interne Frage der belgisch-holländischen Gruppe ist, die allein darüber zu entscheiden hat, wen sie als ihren Vertreter bestimmt. Wenn die belgischen Eisenbahner glauben, ein Recht darauf zu haben, müssen sie das in ihrer Gruppe durchzusetzen trachten. Jedenfalls ist das keine Frage des Kongresses.

Malien (Belgien) ist der Ansicht, daß die Beziehungen zwischen der belgischen Eisenbahnerorganisation und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu lose sind. Diese Organisation stellt eine der größten Organisationen dar. Es gehören ihr verschiedene Gruppen an: außer den Eisenbahnern auch Hafenbeamte und Staatsmarinegruppen. Sie stellen heute die mächtigste Organisation dar, und es wäre sehr notwendig, daß sie einen engen Zusammenhang mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erhalte. Malilman ist wieder in den Generalrat gekommen, weil seinerzeit die belgischen Seeleute in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eine größere Rolle gespielt haben. Es wäre aber für die Eisenbahner sehr wichtig, darin vertreten zu sein, und es wäre wohl Sache des Kongresses, eine solche Vertretung für Belgien und Holland zu schaffen, daß es auch dieser Organisation möglich wäre, engere Beziehungen zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu erhalten.

Präsident Williams ist der Ansicht, daß, wenn die belgische Gruppe zwei Namen nennen würde, es möglich wäre, daß der Kongreß sich klar wird, welchen von beiden Genossen er wählt. Es ist aber nicht möglich, daß die Vertreterzahl dieser Gruppe vergrößert wird.

Wahl des Exekutivkomitees.

Fimmen: Der Kongreß muß jetzt die fünf Mitglieder des Exekutivkomitees wählen.

Riedel (Deutschland) beantragt, das alte Komitee wiederzuwählen.

Fimmen: Das wäre sehr leicht, wenn alle Genossen des Generalrats wiedergewählt wären. Es sind wiedergewählt von den fünf Mitgliedern der Exekutive: Williams, Döring, Bidegaray und Lindley. Nicht wiedergewählt aber ist Forstner. Der Kongreß kann ja die vier bestimmen, aber für Forstner muß jemand anders gewählt werden.

Marchbanks (Englische Eisenbahner) macht den Vorschlag, daß die vier Genannten wiedergewählt werden. (Angenommen)

Präsident Williams: Es sind jetzt Vorschläge für den fünften zu machen. Thomas hat gefragt, ob Forstner wiedergewählt werden kann. Das ist nicht möglich, weil er nicht Mitglied des Generalrats ist.

Fimmen: Die Schweizer Genossen schlagen vor, Tomschik als fünftes Mitglied zu wählen.

Es wird Tomschik gewählt.

Schluß des Kongresses.

Nathans (der neugewählte zweite Sekretär): Ich danke Ihnen, Genossen, für das Vertrauen, das Sie mir gezeigt haben, als Sie mich zum zweiten Sekretär unserer Föderation wählten. Obgleich es mir nicht leicht ist, die Arbeit meiner eigenen Organisation, in der ich die Ehre habe als Schriftführer zu fungieren und welche ich aufzubauen mitgeholfen habe, zu verlassen, so habe ich doch gemeint, als Mitkämpfer unserer Arbeiterbewegung nicht die Freiheit zu haben, die Arbeit zu verweigern, die Sie mir anvertrauen. Ich werde alles aufbieten, was nur möglich ist, um unsere gemeinsame Arbeit vorwärts zu bringen. Ich hoffe, dabei auf Ihre Mitarbeit als Kollegen und als Kampfgenossen rechnen zu können im Interesse des Befreiungskampfes der Arbeiterklasse, im allgemeinen Interesse des Proletariats und im Interesse unserer Organisation insbesondere. (Lebhafter Beifall)

Präsident Williams (Schlußwort): Wir sind damit am Ende unserer Arbeiten angelangt, und ich kann feststellen, daß wir hier sehr gute und fruchtbare Arbeit geleistet haben im Interesse derer, die wir vertreten. An dieser Stelle möchte ich noch einmal wiederholen, daß wir Ihnen sehr dankbar sind für die große Gastfreundschaft, mit der die Delegierten hier empfangen wurden. Die österreichischen Genossen haben viel Arbeit auf sich genommen. Sie haben in den ersten Tagen bis in die Nacht hinein auf den Bahnhöfen auf die ankommenden Genossen gewartet, und auch an den anderen Tagen sind sie nicht zur Ruhe gekommen. Es wäre kaum möglich, in einem anderen Lande so viel Gastfreundschaft zu empfangen, und ich muß daher den Genossen nochmals herzlich danken. Obwohl ich kein Recht habe, über die Wahl in den Generalrat zu sprechen, kann ich es doch nicht unterlassen, auszusprechen, daß ich es besonders bedauere, daß wir den Genossen Forstner in der nächsten Zeit nicht mehr so eng in unserer Mitte haben werden. Wir haben Genossen Forstner als ein sehr fleißiges Mitglied bei unseren Arbeiten im Generalrat und im Exekutivkomitee kennen gelernt, und wenn die Internationale Transportarbeiter-Föderation in den letzten Jahren große Erfolge gehabt hat, so ist das auch ihm zu verdanken. (Lebhafter Beifall)

Thomas (Englische Eisenbahner): Bevor der Kongreß geschlossen wird, müssen wir nochmals, namentlich dem Genossen Fimmen, für die Arbeit danken, die er wieder auf diesem Kongreß geleistet hat. Ich bin davon überzeugt, daß auch alle anderen das Gefühl haben, daß die internationale Arbeiterbewegung und vor allem unsere Internationale Transportarbeiter-Föderation stolz darauf sein kann, einen Mann wie Fimmen als Sekretär zu haben. Wir alle wissen, daß Fimmen seine ganze Persönlichkeit dieser Arbeit weihet, und wir wissen, welche wertvolle Kraft wir an ihm haben. Er ist es, der mit seiner bewundernswerten Arbeitskraft mit den allerschwierigsten Dingen fertig wird, und wenn andere einer Situation oft scheu wie ein Kind gegenüberstehen, beherrscht Fimmen auch die schwierigsten Situationen. Dank seiner großen Geschicklichkeit macht er schließlich mit uns, was er will.

So kommt es auch, daß Fimmens Büro mit solcher Hingebung an ihn hängt. Darum möchte ich an dieser Stelle nicht nur Fimmen, sondern auch seinem Büro danken. Ich möchte auch den Übersetzern danken, weil ich weiß, wieviel Verständnis und Geschick diese Arbeit erfordert und weiß, wie nicht nur die männlichen, sondern auch die weiblichen Übersetzer uns so oft mit Bewunderung erfüllt haben. (Lebhafter Beifall)

Fimmen: Ich hatte gehofft, daß ich nicht mehr zu sprechen brauchen würde. Aber nachdem Thomas mir seinen Dank ausgesprochen hat, und die übrigen Delegierten ihm so freundlich zugestimmt haben, muß ich auch meinerseits Ihnen herzlich Dank sagen für das Vertrauen, das Sie in mich gesetzt haben. Ganz besonders hat es mich geireut, daß Genosse Thomas auch der Kameraden gedacht hat, die mir behilflich sind, des Büro-personals. Denn wenn wir produktive Arbeit leisten — und ich kann sagen, daß wir ein ganz anständiges Stück Arbeit in der Internationale leisten — so ist es nur möglich, weil wir tatsächlich über eine große Anzahl von jungen Männern und Frauen verfügen, die mit ihrer ganzen Kraft und mit ihrem ganzen Herzen an der Arbeit sind, denen nichts zu viel ist, wenn es die Internationale erheischt. Ich sage Ihnen herzlichen Dank für die Worte der Anerkennung und glaube versichern zu können, daß wir unser möglichstes tun werden, weiter zu wirken im Interesse des Proletariats. (Beifall)

Nordmann (Deutschland): Auch ich fühle mich verpflichtet, einige Worte des Dankes auszusprechen für das Präsidium und besonders für unseren Präsidenten, den Kollegen Williams. Ich glaube, wir alle wissen es zu würdigen, daß das Präsidium in diesen Tagen weit über seine Schuldigkeit hinaus getan hat. Nicht nur hier während der Sitzungsdauer, sondern auch noch lange darüber hinaus war das Präsidium angestrengt. Deshalb sind wir auch verpflichtet, ihm zu danken. Der Kollege Williams hat es so meisterhaft verstanden, die etwa auftretenden Wogen zu glätten und die Verhandlungen des Kongresses so geschickt zu führen. Ehe wir auseinandergehen, wollen wir ihm daher nochmals unseren Dank aussprechen. (Lebhafter Beifall)

Präsident Williams: Ich erkläre den Kongreß für geschlossen.

Die Delegierten singen die „Internationale“.

BERICHTE
ÜBER DIE SPEZIALKONFERENZEN

Bericht über die Spezialkonferenz der Eisenbahner, abgehalten am Mittwoch, 4. Oktober 1922, in Wien.

Es sind vertreten: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, England, Frankreich (Eisenbahner-Föderation und Transportarbeiter-Föderation für die in derselben organisierten Straßen- und Kleinbahner), Holland, Luxemburg, Österreich, Polen, Spanien, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei (tschechoslowakische und deutsche Organisation) und Ungarn.

Jochade (Deutschland) führt den Vorsitz. Er schlägt *Nathans* (Holland) zum Protokollführer vor. Der Vorschlag wird angenommen.

Thomas (England) spricht als erster und stellt fest, daß die Frage der einheitlichen Arbeitsbedingungen, die auf der Tagesordnung aufgeführt ist, nicht behandelt werden könne, weil aus den verschiedenen Ländern kein Material vorliegt, das bei den Diskussionen als Grundlage dienen könnte. In England gelang es der Organisation, die Einheitlichkeit der Arbeitsbedingungen in weitestem Maße zu sichern. In anderen Ländern liegen die Verhältnisse anders.

Angesichts dieser Sachlage und um fruchtbringende Arbeit leisten zu können, schlägt *Thomas* vor, einen Delegierten, z. B. *Jochade* zu beauftragen, von den verschiedenen angeschlossenen Organisationen zweckdienliches Material zu verschaffen, das dann verarbeitet werden soll. Es kann dann festgestellt werden, wie die Verhältnisse liegen, in welcher Hinsicht Fortschritte erzielt wurden und wo man im Rückstand geblieben ist. Zudem kann das verarbeitete Material auf einer nächsten Konferenz als Basis der Besprechungen dienen.

Brodecky (Tschechoslowakei): Diese Erhebung muß systematisch durchgeführt werden. Solange das Sekretariat der internationalen Gruppe der Eisenbahner nicht gegründet ist, scheint es angebracht, daß man eine bestimmte Person mit dieser Arbeit betraut. Diese hat Fragebogen über die Arbeitsbedingungen einzusenden, d. h. über Dienstzeiten, Löhne, Pensionen, rechtliche Stellung usw. usw. Der Fragebogen muß so ausführlich wie möglich gehalten sein. *Brodecky* meint, daß *Jochade* angesichts seiner Erfahrungen als ehemaliger Sekretär der I. T. F. und seiner Kenntnis des Materials, das der Deutsche Eisenbahnverband zu seiner Verfügung stellen kann, die geeignete Person für die Verrichtung dieser Arbeit ist.

Jochade (Vorsitzender): Der Vorschlag ist sicher gut gemeint, doch glaube ich, daß nicht eine bestimmte Person mit dieser Arbeit beauftragt werden kann. Die Angelegenheit ist Sache des Internationalen Sekretariats. In den I. T. F.-Dokumenten befindet sich bereits viel Material. Jochade ist wohl bereit, das Sekretariat in seiner Arbeit zu unterstützen. Seine Organisation ist glücklicherweise in der Lage, jemanden speziell mit Arbeiten internationaler Art zu betrauen. Die Erfahrungen, die Jochade hat und seine zahlreichen Beziehungen als ehemaliger Sekretär der I. T. F. werden in der Durchführung der Erhebung von Nutzen sein. Da auf dem Kongreß bereits beschlossen wurde, einen speziellen Sekretär für die Gruppe der Eisenbahner anzustellen, wird dieser die gegebene Persönlichkeit für die Erledigung dieser Aufgabe sein, in welcher er natürlich von den angeschlossenen Verbänden unterstützt werden soll.

Thomas: Mein Vorschlag ging dahin, daß jemand beauftragt werden soll, dem Büro der I. T. F. in seinen Arbeiten beizustehen.

Bidegaray (Frankreich): Es wird ein Sekretär für die internationale Gruppe der Eisenbahner angewiesen. Diese Konferenz hat deshalb ausschließlich das Büro zu beauftragen, die in Frage stehende Enquête durchzuführen. Es müssen zu diesem Zwecke die verschiedenen Lohnsätze festgestellt und zur Zusammenstellung des Materials verschiedene andere Fragen geprüft werden, so z. B. das Problem der Dienstzeiten für diverse Arbeiterkategorien. Angesichts der Vielfältigkeit des Problems sind im Zusammenhang mit den Einzelheiten der Frage, die Arbeitsmethoden näher zu umschreiben.

Thomas: Nathans wurde als Sekretär für die Eisenbahner genannt. Da er hier anwesend ist, weiß er, um was es sich bei der ganzen Frage handelt.

Brodecky: Zur Durchführung der Erhebung ist viel Erfahrung nötig. Wir müssen alles tun, um die Sache vorbildlich durchzuführen. Selbst wenn beschlossen wird, dem Büro die Arbeit zu übertragen, so ist es noch nicht möglich, die Organisationen zur Mithilfe aufzufordern. Denn wir wissen nicht genau, wo die Erhebung einsetzen soll.

Das Büro hat die für diese Arbeiten nötige Erfahrung noch nicht. Sie muß auf breiter Basis durchgeführt werden und die Zusammenstellung der Fragebogen ist keine Kleinigkeit. Die Verarbeitung derselben ist noch schwieriger. Es muß eine genaue Statistik geführt werden. Auf Grund eines Kartensystems muß jede Frage und Unterfrage jedes Landes und der verschiedenen Personalgruppen klassiert werden.

Gerade die damit verbundene große Arbeit machte es bis jetzt unmöglich, die Erhebung durchzuführen. Das Büro kann hierfür nicht verantwortlich gemacht werden. Angesichts dieser Erwägungen hält es Brodecky für wünschenswert, daß Jochade mit der Abfassung des Fragebogens beauftragt und darin vom D. E. V. unterstützt wird und das ihm zur Verfügung stehende

Material verwendet. Jochade kann dann seinen Entwurf der I. T. F. übermitteln. Auch die Antworten auf die Fragen sollten an Jochade gerichtet werden. Er versieht dieselben mit den nötigen Anmerkungen und sendet sie dann dem Büro, welches sie statistisch verarbeitet.

Brodecky glaubt, daß keine Resultate erzielt werden, wenn beschlossen wird, daß das Büro die Arbeit verrichten und Jochade eventuell nur mit-helfen soll. Er schlägt deshalb vor, daß in erster Linie Jochade mit der Arbeit betraut werde.

Jochade (Vorsitzender) bittet Brodecky, seinen Vorschlag zurückzu-ziehen. Die Annahme desselben würde bedeuten, daß in Deutschland ein Sub-Büro der I. T. F. errichtet wird, was doch nicht angeht. Das Büro der I. T. F. muß in dieser Hinsicht respektiert werden und hat die Erhebung durchzuführen. Falls Nathans oder ein anderer Genosse den Auftrag erhält, so sitzen im Generalrat noch verschiedene Vertreter von Eisenbahnern, die in diesen Dingen ein Urteil abgeben können. Wenn der Fragebogen gut-geheißen und versandt wird, kann noch immer beschlossen werden, ob für die Verarbeitung weitere Hilfskräfte hinzugezogen werden sollen.

Der Informationsdienst, wie er jetzt besteht, entspricht den gestellten Anforderungen nicht. Wenn ich dies feststelle, will ich damit nicht dem Büro einen Vorwurf machen, sondern nur darauf hinweisen, daß es an dem nötigen Personal fehlt. Die angeschlossenen Organisationen sind nun meistens fast ausschließlich auf den Pressebericht angewiesen. Es sind mehr Informationen nötig. Mit einem guten Informationsdienst kann die I. T. F. den Organisa-tionen der Eisenbahner, die weniger als andere Verbände auf ihre materielle oder politische Hilfe angewiesen sind, den größten Dienst leisten.

Die Schwierigkeiten sind für die Eisenbahner besonders groß. Es gibt zahlreiche verschiedene Arbeiterkategorien, die in den verschiedenen Ländern oft verschiedene Namen haben. Bei der Beurteilung der Verhält-nisse müssen überdies viele spezielle Punkte berücksichtigt werden: der jeweilige Lebensstandard, verschiedene Unterabteilungen, wie Pensionen, Krankenfonds usw. Es ist jedoch wichtig, daß man sich nicht in Einzel-heiten verliert. Wir müssen uns an die Hauptgruppen des Personals halten.

Steinberg (Deutschland) glaubt, daß eine einzige Person nicht imstande ist, einen so umfangreichen Fragebogen, der die verschiedenen Länder und ihre besonderen Verhältnisse in Betracht zieht, zusammenzustellen. Steinberg hält es für gut, daß jede Organisation jedes Landes Jochade oder dem Sekretariat mitteilt, welche Fragen besonders beantwortet werden sollen.

Deutschland hat z. B. ebenfalls ein großes Interesse daran, zu wissen, wie in anderen Ländern z. B. die Verhältnisse auf dem Gebiete der Dienst-zeiten und Löhne liegen. Solche Angaben sind von großer Wichtigkeit, da die Direktionen bei Verhandlungen stets auf das Ausland verweisen.

Bidegaray: Dies geschieht auch bei uns. Das ist die Taktik der Kapitalisten.

Guinchard (Frankreich): Die Delegierten gehen anscheinend darin einig, daß der zu ernennende Hilfssekretär diese Arbeit verrichten muß. *Guinchard* tritt dafür ein, daß in der Erhebung auch das Trampersonal, und zwar in großen Städten kommunal und interkommunal, sowie das Personal der Lokalbahnen inbegriffen wird.

Cramp (England): Bei der Zusammenstellung des Fragebogens darf man sich nicht nur auf die Angabe der Namen der verschiedenen Kategorien beschränken, sondern es muß auch die Arbeit angegeben werden, die sie verrichten. Andernfalls entstehen Mißverständnisse.

Jochade (Vorsitzender): Alles was angeführt wird, ist in dem Bericht niedergelegt. Dieser Punkt ist wohl damit erledigt.

Dieselben Erhebungen, die für das Eisenbahnpersonal gemacht werden, sollen auch für das Trampersonal durchgeführt werden.

Thomas schlägt vor, der Organisation der Schwedischen Eisenbahner, die gegenwärtig in Streik stehen, ein Sympathietelgramm mit den besten Wünschen für den Erfolg zu senden.

So wird beschlossen.

Jochade (Vorsitzender): Zur Tagesordnung: Der Tagesordnung zufolge haben wir nur die Frage der einheitlichen Arbeitsbedingungen zu behandeln. Auf dem Kongreß hörten wir das diesbezügliche Referat *Dörings*, sowie ein Referat von *Bidegaray* über die Sozialisierung. Sind zum letzteren Referat noch Feststellungen zu machen? Falls nicht, so erachte ich dies auch nicht als ein Unglück.

Die Frage ist eine sehr schwierige und es ist auch technisch für die Übersetzer fast unmöglich, ein diesbezügliches mündliches Referat genau wiederzugeben. Deshalb hält es *Jochade* für nötig, daß auf dem nächsten Kongreß ein diesbezügliches Referat, eventuell wieder von *Bidegaray*, gedruckt vorliegt. Eine solche Abhandlung soll dann als Grundlage weiterer mündlicher Verhandlungen dienen.

Als Redner sind nun noch die Vertreter von Ungarn und Polen eingeschrieben, die über die Verhältnisse in ihrem Land berichten wollen. Diese Delegierten sind neue Kollegen in unserer Mitte, deren Mitteilungen sicher interessant sein werden. Auch *Moltmaker* (Holland) will über die Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen in Holland einige Feststellungen machen.

Jochade bedauert es im Interesse der guten Abwicklung der Arbeiten der Spezialkonferenz, daß für die Sitzung nur ein halber Tag reserviert wurde, die Tagesordnung nicht die Besprechung bestimmter Punkte vorsieht und die Sitzung nicht vorbereitet wurde. In Zukunft soll auf derartige Konferenzen, auf welchen die die einzelnen Gruppen speziell interessierenden Fragen werden, mehr Gewicht gelegt werden. Das nächste Mal soll eine Tagesordnung mit bestimmten Punkten aufgestellt werden, für deren Behandlung z. B. zwei Tage reserviert werden sollen.

Thomas: Es möge festgestellt werden, daß sich diese Konferenz mit der Frage der Standardisierung der Arbeitsbedingungen sowie der Frage der Sozialisierung befaßte, und daß diese Probleme auf dem nächsten Kongreß eingehender behandelt werden sollen.

Toulouse (Frankreich) will noch einmal auf die Frage der Einheit der Arbeitsbedingungen zurückkommen. Es sollen auf internationalem Gebiet nähere Angaben beschafft werden.

Jochade stellt fest, daß auch über das Referat von Bidegaray nicht mehr weiter gesprochen werde, da auf dem folgenden Kongreß eine schriftliche Abhandlung vorgelegt werde.

Es soll im Generalrat noch bestimmt werden, wer mit der Abfassung betraut werden soll.

Maximin (Polen) spricht über die Lage in Polen. Er erinnert daran, daß sich Polen aus Teilen zusammensetzt, die früher zu Deutschland, Rußland und Österreich gehörten, in welchen Ländern die Arbeitsbedingungen für die Eisenbahner voneinander abwichen. Dies hatte chaotische Zustände zur Folge.

Nach dem Umsturz im Jahre 1918 haben die Eisenbahner in den deutschen und österreichischen Teilen Polens den Betrieb der Eisenbahnen selbst in die Hand genommen und so den Verkehr aufrecht erhalten. Die Schwierigkeiten waren sehr groß: Es war kein Material vorhanden, da sich dieses in anderen Ländern befand, außerdem war der Oberbau der Bahnanlagen zum großen Teil vernichtet, so z. B. fast alle Brücken. Es war nicht genug Personal vorhanden, da dieses zum größten Teil nach Rußland und Sibirien abgeschoben worden war. Im Dezember 1918, als die zu Beginn gebildete Regierung in den Händen der Sozialisten war, forderte der damalige Ministerpräsident die Arbeiter auf, sich angesichts der eintretenden großen Schwierigkeiten kräftig zu organisieren. Im gleichen Monat fand ein allpolnischer Kongreß statt, auf welchem die Organisation gegründet wurde. Sie umfaßt 83 000 Mitglieder, wovon 77 000 regelmäßig die Beiträge bezahlen. Daneben gibt es noch nationalistische Verbände mit einer Gesamtmitgliederzahl von 40 000 Eisenbahnern. Insgesamt beträgt die Zahl der polnischen Eisenbahner 200 000 Mann. Ein großer Teil des Personals ist also noch unorganisiert. Die Gründe hierfür sind auch in der Tatsache zu suchen, daß Polen ein Agrarstaat ist und ein Teil des Personals den größten Teil der Zeit als Landarbeiter beschäftigt ist. Dies ist für die Organisation und ihre Wirksamkeit von Nachteil. Es wurde deshalb beschlossen, dafür einzutreten, daß jeder, der mehr als drei Joch Pflanzgrund besitzt, seine Stelle als Eisenbahner aufgeben muß. Früher gab es drei Gruppen der Eisenbahner: Angestellte, Unterbeamte und Beamte; nun heißen alle „Eisenbahngestellte“.

Es gibt 15 Lohnklassen. Der Achtstundentag ist gesetzlich festgelegt, doch die Regierung hat ihn nicht eingeführt. Er hat nur auf Werkplätzen und Remisen Geltung.

Dem Zugpersonal werden die Überstunden bezahlt, den übrigen Arbeiterkategorien nicht.

Die Organisation kann gegen diese mißlichen Verhältnisse nicht viel ausrichten, denn sie umfaßt nur einen Teil des Eisenbahnpersonals und die nationalistischen Verbände stehen auf dem Standpunkt: Polen ist arm, es kann keine besseren Löhne bezahlen und es muß deshalb härter gearbeitet werden. Es fanden bereits drei Streiks statt. Derjenige vom Februar 1921 war der bedeutendste. Der ganze Verkehr stand still. Der Verkehrsminister militarisierte den Eisenbahnbetrieb und ließ die Führer verhaften. Verschiedene derselben liefen Gefahr, gehängt zu werden. Dem Auftreten des Gewerkschaftsbundes, der mit einem Generalstreik drohte, ist es zu danken, daß die Urteile nicht ausgeführt wurden.

Die Bergarbeiter und Metallarbeiter trugen ebenfalls viel zu dieser günstigen Wendung bei. Nach drei Tagen wurden die Verhafteten auf freien Fuß gesetzt. 300 Streikende wurden entlassen. Auf Grund der Intervention der Organisation wurde ein großer Teil dieser Arbeiter wieder eingestellt. Doch dauerte es lange Zeit, bis dies geschah.

Der Streik wurde von den Kommunisten eingeleitet. Als er einmal durchgeführt war, waren aber auch die Kommunisten die ersten, die sich wieder zur Arbeit stellten.

Überdies wurde kein einziger Kommunist verhaftet. Sie arbeiteten auch in diesem Falle mit der national-demokratischen Partei zusammen.

In Posen fand wegen der Teuerung ebenfalls ein Streik statt. Außer dem unsrigen nahmen alle übrigen Verbände daran teil. Die streikenden Verbände hatten nicht die geringste gewerkschaftliche Erfahrung und stellten die ungeschicktesten Forderungen. Wir wirkten dabei nicht mit, u. a. auch deshalb, weil uns diese Verbände früher im Stich ließen. Im allgemeinen sind wir auch nicht willens, mit nationalistischen Verbänden zusammenzuarbeiten.

Der dritte Streik wurde ebenfalls von den Kommunisten eingeleitet, während wir noch über Verbesserungen, die uns dann auch zugebilligt wurden, unterhandelten.

Der Lohn eines Arbeiters beträgt nun 150 000 polnische Mark pro Monat. Wir erachten diese Summe als zu klein und stehen jetzt wieder in diesbezüglichen Unterhandlungen. In Polen liegen die Verhältnisse gewöhnlich so, daß, sobald die Löhne in die Höhe gegangen sind, die Händler sofort alle Preise erhöhen.

Unsere Wirksamkeit zu Gunsten des Personals wird in erster Linie durch das Gebahren der Kommunisten erschwert. Bestanden früher große und gutausgebaute Ortsgruppen, so werden diese, sobald die Kommunisten an Einfluß gewinnen, auseinandergerissen. Das Auftreten der Kommunisten bewirkte, daß viele Mitglieder sich den nationalistischen Verbänden zuwandten. Wir haben alles getan, um die internationalen Beziehungen herzustellen und zu verbessern. Von internationaler Hilfe erwarten wir das Beste für unseren Verband.

Wir streben nach der Gründung einer großen allgemeinen Organisation für das ganze Eisenbahnpersonal in Polen und wollen deshalb am Ausbau unserer Internationale mit allen Kräften mitarbeiten.

Bericht an den Internationalen Transportarbeiterkongreß über das Koalitionsrecht in Ungarn.

Kameraden!

Seit drei Jahren werden die Proletarier in Ungarn im buchstäblichen Sinne gemordet. Man arbeitet gegen unsere Brüder mit den Bajonetten des weißen Terrors, mit den Horthy-Knüppeln, mit Kerkern, Internierung und Galgen. Man verübt geistigen Mord an den Proletariern, indem man ihre Presse knüpelt und die organisatorische Arbeit verhindert. Besonders die Eisenbahner und staatlichen Bediensteten hatten die blutigsten Verfolgungen zu erdulden. Es gibt in der Bewegung der ungarischen Eisenbahner keinen einzigen führenden Genossen, der nicht Gefängnis zu erdulden gehabt hätte. Und eine Unzahl von ihnen wurde erschlagen oder sonstwie aus dem Wege geräumt.

Hier einige Beispiele:

Nikolaus Cservenka war bis zum Kriegsausbruch der Leiter der freien Organisationen der Eisenbahner in Budapest und wurde später Parteisekretär. Er wurde in der Maria Theresia-Kaserne von Offiziersbanditen erschlagen; sein Leichnam ist heute noch nicht aufgefunden.

Eugen Pósz, der während der Revolution Generalsekretär der Eisenbahnerorganisation war und dem es zu verdanken ist, daß die Eisenbahnen auch während der Revolution schadlos gehalten wurden, wurde zusammen mit Frau Hamburger, deren furchtbares Schicksal bekannt ist, in der Kaserne in Kelefenöld von den Hejjasbanditen zu Tode gemartert und sogar unter den Galgen gestellt. Nur durch Intervention der englischen Mission ließ man von den Marterungen ab. Auch er ist heute tot. Selbst die Weißgardisten mußten zugeben, daß Pósz ein kluger, besonnener Mensch war, dem es zu verdanken ist, daß die Eisenbahnen und das ganze Material nicht auf das russische Niveau gesunken sind. Dennoch wurde dieser Mann zu Tode gemartert. Auch als er endlich seiner Familie zurückgegeben wurde und schließlich mit 40 Grad Fieber im Sterbebette lag, ließen die Offiziere und Detektive nicht davon ab, ihn noch in seiner Wohnung zu malträtieren. Und seine letzten Atemzüge tat er im Beisein der Polizei.

Aladár Weisehaus hat, als während der Rätediktatur ein konterrevolutionärer Eisenbahnerstreik ausbrach, den Leiter des roten Terrors, den berüchtigten Samuelly, daran verhindert, daß unter den Eisenbahnern ein Blutbad angerichtet wurde. Diesem Manne ist es zu verdanken, daß im Verlaufe dieses konterrevolutionären Eisenbahnerstreiks kein einziger Konterrevolutionär zu leiden hatte. Nach dem Zusammenbruch der Diktatur wurde dieser Mann dennoch in den Kerker geschleppt, dort unsäglich

gepeinigt und nur durch Zufall vom Galgen befreit — wenn auch nicht von schwerer Kerkerstrafe verschont.

Ignaz Vajda war Vertrauensmann der Eisenbahner-Werkstätte in Istvéntelek. Er lebt gegenwärtig in Österreich im Exil. Nur weil er sich weigerte, sich der christlich-sozialen Organisation anzuschließen, wurde er in die Maria Theresia-Kaserne verschleppt. Als er nach 48-stündiger Haft über Hunger klagte, wurde ihm eine Speise zum Riechen vorgesetzt. Danach erklärte eine Gesellschaft von Offizieren, daß er nun schon genügend gerochen habe. Darauf wurde ihm ein Spucknapf vorgesetzt und diesen mußte Vajda austrinken, um, wie die Herren sagten, „nach dem Schmaus seinen Durst zu löschen“. —

So könnte die Reihe der Peinigungen ins Endlose fortgesetzt werden.

Nun darf man aber nicht etwa glauben, daß nur zur Zeit des ersten Aufflammens des weißen Terrors gemordet wurde. Sicherlich hat sich das Verfahren heute etwas geändert. Heute ist der Terror organisiert und versucht sein teuflisches Antlitz zu verbergen, weil er den Protest des Auslandes und den zeitweiligen Protest der anständigeren Bürger fürchtet. Im Grunde aber hat sich so gut wie nichts geändert.

In den ersten Schreckenswochen des weißen Terrors ist die Zeitung der freien Eisenbahnerorganisation, der „Magyar Vasutas“ noch erschienen. Die Zeitung wurde aus einem Versteck ein Jahr lang redigiert. Vor zwei Jahren schon wurde von der sozialdemokratischen Partei die Freigabe der Eisenbahnerorganisation und der Organisation der Tramwayangestellten als Hauptforderung aufgestellt. Die Freigabe der Eisenbahnerorganisation wurde schroff abgelehnt und zwar mit der Begründung, daß eine Organisation von öffentlichen Bediensteten auf gewerkschaftlicher Grundlage aus nationalen Gründen nicht gestattet werden kann. Man wollte einzig bewilligen, daß die Eisenbahner ihr Organ „Vasutas“ herausgeben können. Den Angestellten der elektrischen Straßenbahn wurde vom Ministerpräsidenten Bethlen die Rückgabe der Organisation versprochen. All dies geschah nur, damit die sozialdemokratische Partei aus ihrer Passivität heraustrete und an den Nationalrats-Wahlen teilnehme, weil dies das Prestige der heutigen Regierung erforderte. Nun sitzen fünfundzwanzig sozialdemokratische Abgeordnete im sogenannten Parlament und die Regierung hat nach außenhin den Schein ihrer Legalität gerettet; die Organisation jedoch wurde zertreten, die Zeitung verboten, ihr Redakteur Karl Pászti unter polizeiliche Aufsicht gestellt. Und dieser unerhörte Zustand wird trotz mehrfacher Interpellationen der parlamentarischen Fraktion nicht abgeschafft. Die Rückgabe der Organisation der elektrischen Straßenbahner wurde selbstverständlich ebenfalls verweigert.

Gegenwärtig versuchen es die Eisenbahner auf diese Weise, daß sie halbmönatlich eine Zeitung und zwar immer unter einem anderen Titel und mitunter Flugblätter erscheinen lassen. Diese werden von den Eisenbahnern abonniert. Jedoch werden jene Kameraden, die für das Blatt Abonnenten sammeln, falls sie bei dieser Organisationsarbeit ertappt werden, interniert;

die Kameraden aber, bei denen das Blatt aufgefunden wird, werden aus dem Dienste entlassen. Die Kontrolle und die Spitzerei werden in großem Umfang betrieben und es ist zum Beispiel bezeichnend, daß in den Werkstätten, in den Garderoben der Arbeiter Razzias abgehalten werden und man sogar in den Taschen der Arbeiter nachsucht.

Kameraden! Wir ersuchen Euch, die Ihr die Möglichkeit habt, in Kulturländern zu leben und die Möglichkeit hattet, Euch Eure Kampfmittel, Eure Organisationsfreiheit und Eure freie Presse zu erkämpfen, gedenket Eurer ungarischen Brüder! Gedenket der ungarischen Proletarier in Eurer Presse, in Euren Versammlungen und hauptsächlich auch während dieses internationalen Kongresses, dessen Stimme in der ganzen Welt vernehmbar sein wird. Gehet den Leiden und den Verfolgungen Eurer ungarischen Brüder in allen Kultursprachen der Welt Ausdruck, schreibt es mit lauter Stimme, daß es im Osten Europas ein Land gibt, dessen Magnaten, dessen Offiziere und dessen Pfaffen die elementarsten Menschenrechte mißachten und schänden, der Arbeiterschaft alle Organisationsmöglichkeit rauben und die Eisenbahnangestellten in geistiger und materieller Sklaverei erhalten. Machtet es der öffentlichen Meinung endlich klar, daß all das, was die durch blutige Greuel, durch Terror und Bestechungen hervorgebrachte Parlamentsmehrheit in der sogenannten ungarischen Nationalversammlung täglich der Welt vormacht, nichts weiter ist, als eine verdeckte Reaktion, die erbarmungslos mit den Mitteln der Einkerkierung und Internierung arbeitet, die unausgesetzt gegen das ungarische Proletariat und hauptsächlich gegen die ungarischen Eisenbahner angewandt werden.

Eure Stimme wird den ungarischen Kameraden neuen Mut und neue Kraft verleihen; sie wird den ungarischen Kameraden das Gefühl der Internationalität einflößen und es wird ihr vielleicht gelingen, endlich auch dem ungarischen Terror Einhalt zu gebieten.

* * *

Thomas schlägt vor, daß eine Resolution abgefaßt und in energischster Weise gegen die Greuelthaten in Ungarn protestiert werde. Es sollen alle Kameraden in den anderen Ländern aufgefordert werden, auf ihre Regierungen einzuwirken, damit dem Treiben in Ungarn ein Ende gesetzt wird. Auch in der Presse und in Versammlungen soll auf diese unhaltbaren Zustände hingewiesen werden.

Malien (Belgien) geht mit diesem Vorschlag einig. Er war im Begriffe, den gleichen Vorschlag zu machen.

Thomas: Binnen kurzem wird in Genf die Internationale Arbeitskonferenz zusammentreten. Da auch die ungarischen Regierungsdelegierten an dieser Konferenz teilnehmen werden, müssen dort nähere Erkundigungen eingezogen und es muß Protest eingelegt werden.

Jaccoud (Frankreich): Abgesehen von all diesen Maßnahmen muß die Abhandlung über Ungarn übersetzt werden. Allen Verbänden soll eine Kopie zur Veröffentlichung in den Berufsorganen zugesandt werden.

Smeykal (Osterreich) hat bereits eine Resolution entworfen, in welcher die gemachten Feststellungen zusammengefaßt sind. Redner weist darauf hin, daß der Bericht auf alle Delegierten den gleichen Eindruck machte. Die Stellungnahme der englischen und französischen Kameraden freut ihn ganz speziell. Gerade in England und Frankreich kann der Protest gute Resultate zeitigen.

Die englischen und französischen Delegationen schlagen darauf folgende Resolution vor, die einstimmig angenommen wird :

„Die Spezialkonferenz des Internationalen Transportarbeiterkongresses für Eisenbahnerfragen hat tief, erschüttert von den grausamen und unmenschlichen Verfolgungen der ungarischen Brüder Kenntnis erhalten. Sie beantragt der Tagung der I. T. F. folgende Entschliebung zu fassen:

Die der I. T. F. angeschlossenen Organisationen verpflichten sich, in ihren Ländern einzuschreiten, um das Gewissen der Welt auf diese Greuel aufmerksam zu machen und ihre Beseitigung zu fordern, und auch den Völkerbund auf sein jüngst aufgenommenes Mitglied aufmerksam zu machen; weiter in der gesamten Arbeiterpresse gegen dieses Vorgehen zu protestieren.“

Moltmaker (Holland) verzichtet wegen vorgerückter Stunde auf seinen Bericht über die Verschlechterungsversuche in Holland. Er beschränkt sich auf die Mitteilung, daß er am gleichen Morgen ein Telegramm erhielt, in welchem ihm mitgeteilt wird, daß die Direktion eine allgemeine Lohnherabsetzung von 8½% in Aussicht stellt. *Moltmaker* wird dem Büro zur Weitergabe an die angeschlossenen Verbände einen diesbezüglichen Bericht einsenden.

Jarrigion (Frankreich) lenkt die Aufmerksamkeit auf den unlängst in Rom stattgefundenen Kongreß der Eisenbahndirektionen. Es wurden auf dieser Konferenz verschiedene schwierige Probleme behandelt, u. a. die Frage der Elektrifikation. *Jarrigion* hält es für wichtig, daß sich die I. T. F. mit dem in Rom zur Sprache gekommenen Problem befaßt und eventuell angesichts der Beschlüsse der Direktion einen Bericht verfaßt.

Desgleichen muß dem Problem des Arbeiterschutzes und der Sicherheitsmaßnahmen für verschiedene Berufsgruppen Aufmerksamkeit geschenkt werden, so z. B. in Hinsicht auf die geschützten Posten der Lokomotivführer und Heizer.

Desgleichen verdient die Frage der Wohnungen für das Personal Aufmerksamkeit. Wenn die Lösung derselben vollständig den Direktionen überlassen wird, besteht die Gefahr der Einschränkung der Freiheit des Personals.

Die I. T. F. kann nützliche Arbeit verrichten, wenn sie versucht, für alle Länder eine Lösung der Frage des Wohnungsmangels zu finden, die nicht die erwähnten Gefahren in sich schließt.

Thomas zieht in diesem Zusammenhang die Versendung von Fragebogen in Erwägung.

Petit (Belgien) wünscht, daß dann auch gleichzeitig Erkundigungen über den Stand des technischen und allgemeinen Unterrichts eingezogen werden, und darüber, was die Direktionen und die Gewerkschaften auf diesem Gebiete tun. Die Resultate kommen dabei auch den Studien über die Sozialisierungsfrage zugute.

Jochade stellt fest, daß es der Probleme viele seien, mit deren Studium der Sekretär betraut worden ist.

Er teilt mit, daß auf der Konferenz 14 Organisationen mit 1 246 000 Mitgliedern vertreten seien. Diese Vertretung ist eine sehr gute und stellt einen großen Prozentsatz des europäischen Eisenbahnpersonals dar. Auch angesichts dieser Tatsache gibt *Jochade* dem Wunsche Ausdruck, daß auf der nächsten Konferenz mehr positive, praktische Punkte auf die Tagesordnung gesetzt werden, deren Behandlung dem Eisenbahn- und Trampersonal zum direkten Vorteil gereichen. Er schließt die Sitzung, nachdem *Thomas* dem Vorsitzenden für die Leitung der Debatten und *Bidegaray* den Übersetzern für ihre Wirksamkeit gedankt hatten.

N. Nathans, Sekretär

Spezialkonferenz der Hafentarbeiter, abgehalten am Mittwoch, 4. Oktober 1922, in Wien.

Beginn der Sitzung um 10 Uhr vormittags

Eröffnung.

Döring (Deutschland) eröffnet die Konferenz an Stelle des abwesenden Vorsitzenden *Mahlman*.

Er weist darauf hin, daß in dieser Konferenz darüber beraten werden soll, ob es möglich ist, für die Hafen- und Transportbetriebe einheitliche Arbeitsbedingungen durchzuführen. Redner verweist auf das im gestrigen Bericht angeführte Material.

Er meint, daß auf der Konferenz die Regelung der Arbeitsbedingungen und der Löhne, die Sozialgesetzgebung auf diesem Gebiete und die Arbeit der Seeleute beim Laden und Löschen der Schiffe zu behandeln sein wird. Redner schlägt vor, einen Punkt nach dem anderen zu behandeln, und zwar in der Reihenfolge, daß zuerst die Arbeitszeit, dann die Löhne, dann die soziale Gesetzgebung und schließlich die Beschäftigung der Seeleute im Hafen behandelt werden.

Die Konferenz ist mit dem Vorschlag einverstanden.

Seiffert (Deutschland) schlägt vor, nicht nur die spezielle Gesetzgebung für die Hafentarbeiter, sondern auch die Frage der Sozialversicherung zu behandeln.

Der Vorschlag wird angenommen.

Döring (Deutschland): Ich habe gestern auf die Differenzen hingewiesen und die Schwierigkeiten, die bezüglich der Einheitlichkeit der Arbeitsbedingungen bestehen, hervorgehoben, die bei der einen Gruppe größer sind als bei der anderen. Wir sollen nun in der Spezialkonferenz nochmals darüber beraten, ob eine Einheitlichkeit durchführbar ist und ob es möglich ist, Vorschläge zusammenzustellen, die auf dem allgemeinen Kongreß angenommen werden können.

Wir müssen untersuchen, ob es Wege gibt, die zu einer Einheitlichkeit führen.

Was die Behandlung der Arbeitszeit der Hafendarbeiter betrifft, so ist es nötig, die Sonntagsruhe und die Überstunden zu besprechen.

Mahlman ist erschienen und übernimmt den Vorsitz.

Vorsitzender: Wünscht jemand das Wort zur Besprechung der Arbeitszeit und der Ruhepausen?

Riedel (Deutschland): Döring hat bereits auf die Schwierigkeiten, die sich bei der Durchführung einer Vereinheitlichung ergeben, hingewiesen; wir müssen aber dennoch darnach streben. Wir sind alle darin einig, daß der Achtstundentag allen Forderungen voranstehen muß. Die Washingtoner Konferenz schreibt den Achtstundentag vor. Viele Länder haben jedoch noch immer nicht die Beschlüsse ratifiziert. Nur in Griechenland ist das geschehen. In Ländern, wo die Arbeitszeit noch nicht gesetzlich geregelt ist, müssen die Organisationen für die Durchführung des Achtstundentages sorgen. Wir müssen diese Forderung als Evangelium betrachten und alles daransetzen, um den Achtstundentag zu erhalten. Unsere Unternehmer wollen nicht weniger als 16 Ausnahmebestimmungen bewilligt erhalten. Wenn wir ihren Forderungen nachgeben, dann bleibt vom Achtstundentag nichts übrig. Wir haben die Regierung darauf hingewiesen, daß es nicht angehe, den Achtstundentag gesetzlich festzulegen und dann Ausnahmen zu verlangen, die ihn völlig illusorisch machen.

Sofern Ausnahmen nötig sind, müssen sie auf dem Wege von Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vereinbart werden. Anfänglich bestand die Absicht, die Betriebsräte darüber entscheiden zu lassen.

Was die Sonntagsarbeit anbelangt, so muß diese gleichfalls durch Gesetz geregelt werden. Die Arbeiter müssen nach sechs Arbeitstagen einen Ruhetag erhalten und die Möglichkeit haben, mit ihren Familien zusammen zu sein.

Wo die Sonntagsruhe noch nicht gesetzlich geregelt ist, muß dafür gekämpft werden. Die Frage der Überstunden ist schwierig. Die Arbeiter wollen durch Überarbeitsverdienst oft ihre niedrigen Löhne ausgleichen. Bei uns hat sich gezeigt, daß es gerade die kommunistischen Arbeiter waren, die am meisten Überstunden machten.

Wir müssen erklären, daß Überstunden nur in äußersten Fällen zugelassen werden können, sonst ist der Achtstundentag eine Farce. Überstunden müssen durch Übereinkünfte festgelegt werden. Wir müssen ferner eine Kontrolle hinsichtlich der Durchführung der zugelassenen Ausnahmen durch die gewerkschaftlichen Organe fordern. Wie bei uns wird es wohl auch anderwärts sein. Wir dürfen in keinem Falle preisgeben, was wir erobert haben.

Döring (Deutschland): Riedel hat behauptet, daß die Washingtoner Beschlüsse allein von Griechenland ratifiziert wurden. Das ist nicht richtig. Aus den Angaben des Internationalen Arbeitsamtes geht hervor, daß die Beschlüsse über die Arbeitszeit auch von Indien, Rumänien und der Tschechoslowakei ratifiziert wurden.

Sexton (England) ist ebenfalls der Meinung, daß die Frage ihre Schwierigkeiten hat. Wir haben uns hier nicht mit der allgemeinen Regelung des Achtstundentages zu befassen, sondern uns in dieser Frage bloß auf die Hafendarbeiter zu beschränken. Bekanntlich gelten die Washingtoner Beschlüsse nicht bloß für die Transportarbeiter, sondern für alle Arbeiter. Wir müssen untersuchen, ob die Bestimmungen für alle Transportarbeiter gelten und beim Arbeitsamt anfragen, wie es mit dieser Sache in den verschiedenen Ländern steht. Ben Tillett und andere haben diese Frage bereits an die englische Regierung gerichtet. Die Regierung gab zur Antwort, daß sie ratifizieren werde, wenn sich auch die anderen Länder dazu verstehen. Es ist daher nötig, daß das Arbeitsamt eine Untersuchung darüber einleitet und daß nötigenfalls eine spezielle Konferenz zur Beratung dieses Gegenstandes einberufen wird.

Somers (Belgien): Die Frage ist in der Tat nicht so einfach. Die Art des Betriebes bringt es oft mit sich, daß zuweilen selbst ohne Unterbrechung gearbeitet werden muß. Die Schiffe müssen manchmal, um rechtzeitig abgehen zu können, fertig gemacht werden.

Auch ist nicht immer eine Regelung der Arbeit möglich. So kommt es z. B. im Antwerpener Hafen vor, daß die Verhältnisse es nicht ermöglichen, drei Schichten pro Tag durchzuführen. In Hamburg, Rotterdam und Amsterdam wird in drei Schichten zu acht Stunden gearbeitet. Die Unternehmer möchten gerne länger arbeiten lassen, in England sogar bis zu 15 und 16 Stunden. Das ist in Antwerpen ausgeschlossen. In allen Ländern muß die Frage gut untersucht, das Material gesammelt und den angeschlossenen Organisationen zugesandt werden. Die Hafendarbeiter müssen mehr zusammenkommen. Wir haben auch oft genug eine Aussprache über andere Dinge nötig, die uns als Hafendarbeiter betreffen.

Seiffert (Deutschland): Wenn wir eine Regelung durchführen, so muß sie so geschehen, daß man uns nicht gegeneinander ausspielen kann, d. h. daß man die Arbeitsbedingungen in dem einen Hafen nicht gegen die eines anderen ausspielen kann.

Man muß natürlich die Arbeit möglich machen. Wir haben dem Arbeitsamt eine Regelung geschickt, nach der eine achtstündige Arbeit möglich ist, ohne daß Anlaß für eine Konkurrenzgefahr besteht.

Für Rotterdam, Hamburg und Antwerpen ist bereits in mancher Hinsicht eine einheitliche Regelung durchgeführt. Für die Überstunden muß eine vernünftige Regelung gefunden werden. Es sind z. B. Häfen mit Ebbe und Flut, die besondere Rücksichten erfordern. In Hamburg arbeiten wir in drei Mannschaften, in Staatsbetrieben in zwei. Beim Laden und Löschen von Waren, die leicht dem Verderben ausgesetzt sind, wie bei Fleisch, Früchten usw., müssen wir Überstunden zulassen.

Wenn wir, von Ausnahmefällen abgesehen, Überstunden zulassen, vergrößern wir damit die Arbeitslosigkeit. Es hat in Deutschland eine Zeit

gegeben, wo wir der Meinung waren, durch hohe Überstundensätze die Überarbeit einschränken zu können. Das war jedoch nicht der Fall.

Ich glaube, daß dem Büro aufgetragen werden soll, weiteres Dokumentenmaterial, wie das bisher über Holland, Deutschland und Belgien veröffentlichte, herauszugeben, allerdings dann in größerem Maßstabe.

Des weiteren müssen wir eine Entschließung annehmen, in der die Organisationen beauftragt werden, in ihrem Lande für die Einführung des Achtstundentages zu arbeiten.

Ben Tillett (England) meint, daß wir uns nicht auf schöne Worte über den Achtstundentag beschränken sollen, sondern tatsächlich an seiner Verwirklichung arbeiten müssen. Verschiedene Länder haben sich auf Schwierigkeiten berufen, aber auf diese Weise kommen wir nicht weiter. Die Unternehmer weisen immer auf die anderen Länder hin. Wir müssen vorerst feststellen, für welche Gruppen der Achtstundentag durchgeführt werden kann. Das kann meines Erachtens für 85% geschehen, sodaß nur ein kleiner Teil ausgeschlossen bleibt.

Es gab in England eine Zeit, wo man von Sonnabend bis Sonntag arbeitete. Die Unternehmer gebrauchen überall dieselben Argumente, um nachzuweisen, daß es nicht möglich sei. Redner werde für seinen Teil dafür sorgen, daß auch seine Organisation das Material rechtzeitig einschickt.

Wir müssen unsererseits feststellen, für welche Gruppen der Achtstundentag durchführbar ist. Zudem muß ein besseres gegenseitiges Einvernehmen hergestellt werden.

Gosling und ich werden der Konferenz in Genf beiwohnen, und ich schlage vor, daß diejenigen, die an dieser Konferenz teilnehmen, beauftragt werden, für die gesetzliche Durchführung des Achtstundentages für die Transportarbeiter einzutreten. Mit Seiffert stimme ich darin überein, daß das Büro den Auftrag erhält, Material zu sammeln, damit wir dann in der Lage sind, zu entscheiden, was getan werden kann.

Kievit (Holland) will, nachdem verschiedene Redner die Schwierigkeiten in ihrem Lande erwähnt haben, seinerseits auch auf die Schwierigkeiten in Holland hinweisen. Sie bestehen in Holland nicht nur in bezug auf die Aufrechterhaltung des Achtstundentages, sondern auch in Hinsicht auf den Lohn.

Im Jahre 1918 wurde der Achtstundentag durch Kollektivverträge festgelegt. Das Gesetz schreibt bloß den Zehnstundentag vor, doch dürfte sich die Kammer wahrscheinlich bald mit der Umwandlung in den Achtstundentag beschäftigen. Für alle Gruppen wird der Achtstundentag wohl nicht durchführbar sein. Es gibt Gruppen, z. B. die des technischen Personals im Maschinenbetrieb, die, wenn nicht ohne Unterbrechung gearbeitet wird, länger arbeiten müßten, damit die Arbeit des übrigen Personals auf acht Stunden beschränkt werden kann. Diesen Schwierigkeiten in der Praxis muß Rechnung getragen werden.

Ich bin damit einverstanden, daß Material gesammelt werden muß. Wir werden gegenwärtig allzuoft gegeneinander ausgespielt, und es muß eine

engere Verbindung zwischen uns hergestellt werden, damit wir dem zuvorkommen können und auf der Höhe bleiben. Von großer Wichtigkeit ist jedoch, daß das Büro die Arbeit rasch durchführt. Material hat nur Wert, wenn es nicht veraltet ist. Wir leben in einer Zeit, in der wir jede Woche aufs neue gegen Verschlechterungen in den Lohn- und Arbeitsbedingungen ankämpfen müssen. Ich möchte daher an das Büro appellieren, das Material möglichst rasch zu sammeln und zu versenden, und an die angeschlossenen Organisationen, das Büro möglichst rasch von den Änderungen in Kenntnis zu setzen.

Vignaud (Frankreich): In Frankreich ist der Achtstundentag eingeführt. Wenn die Unternehmer in anderen Ländern anderes behaupten, so lügen sie. Überstunden werden nur gemacht, wenn ein Schiff fertig gemacht werden muß.

Was den Lohn anbetrifft, so wurden bei uns paritätische Kommissionen ernannt, die die Kosten für den Lebensunterhalt festzustellen haben, die dann bei der Festsetzung der Löhne als Grundlage dienen.

Ich schließe mich den Ausführungen des Kameraden Kievit an und möchte gleichfalls vorschlagen, das Büro zu beauftragen, Material zu sammeln und rechtzeitig an die Organisationen zu senden.

Chershaw (England) möchte gleichfalls seine Auffassung über den Achtstundentag mitteilen. Er findet die Frage nicht so schwierig, wie sie von verschiedenen Vertretern dargestellt wurde. Er sagt:

Wir wollen den Achtstundentag durchführen und nicht erst auf Dokumentenmaterial warten. Einige Delegierte sind zu pessimistisch. Redner ist gegen jede systematische Überarbeit. Tillet habe gesagt, daß er zur Konferenz nach Genf gehe. Wir müssen ihm in seiner Resolution den Auftrag erteilen, dort den Achtstundentag für die Transportarbeiter zu verteidigen.

Der Vorsitzende teilt mit, daß zwei Resolutionen vorliegen: eine von Ben Tillet und eine von Seiffert. Er schlägt vor, zwei oder drei Delegierte zu ernennen, um diese beiden Resolutionen zu vereinigen.

Der Vorschlag wird einstimmig angenommen und mit der Redaktion Ben Tillet, Seiffert und Vignaud beauftragt.

Hierauf wird die Konferenz geschlossen.

Die oben genannte Kommission hat zwei Resolutionen ausgearbeitet, die dem allgemeinen Kongreß vorgelegt wurden und folgenden Inhalt haben:

Resolution 1.

Die Konferenz der Transportarbeiter hält die gleichmäßige Regelung der Arbeitszeit der Transportarbeiter durch Gesetz in allen Ländern für notwendig. Die Konferenz stellt fest, daß die Regelung nur in der Verwirklichung des Achtstundentages, voller Sonntagsruhe und Einschränkung der Überarbeit auf das unbedingt Notwendige liegen kann.

Die Konferenz spricht ihr stärkstes Mißachten aus über das Verhalten derjenigen, die dafür verantwortlich sind, daß das Prinzip der Washingtoner und Genfer Abkommen in bezug auf den Achtstundentag, die Beschränkung der Überarbeit und die Frauen- und Kinderarbeit noch nicht zur Durchführung gelangt ist.

Wir halten es für gebieterisch, daß auf der in diesem Monat in Genf abzuhaltenden Internationalen Arbeitskonferenz des Völkerbundes auf das energischste für die Durchführung des Abkommens eingetreten wird.

Das Exekutivkomitee wird beauftragt, sofort Schritte in dieser Hinsicht zu unternehmen.

Die Konferenz beauftragt die Organisationen, die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen sind, mit aller Kraft auf ihre Regierungen einzuwirken, damit die Beschlüsse von Washington und Genf ratifiziert werden. Sie ersucht das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die begonnenen Erhebungen über Arbeitszeit, Löhne und Arbeitsbedingungen für Transportarbeiter für die bisher nicht erfaßten Länder zusammenzustellen und für die Länder, über die berichtet ist, fortzuführen.“

Resolution 2.

Um die Transportarbeiter in ihrer Lebenshaltung zu sichern und weitere Verelendung zu verhindern, fordert der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation:

1. Daß der Generalrat, sobald es die Umstände gestatten, eine Aktion einleitet zu dem Zwecke, die Löhne auf das höchste Niveau zu bringen.
2. Mitbestimmungsrecht der Arbeiter bei der Leitung der Betriebe.
3. Kontrolle der Arbeitsvermittlung durch die Arbeiterorganisation.
4. Die Gewährung eines ausreichenden Existenzminimums in Zeiten geringer Arbeitsmöglichkeit.
5. Angemessene Arbeitslosenunterstützung für alle Arbeiter.
6. Die Fortzahlung des vollen Lohnes bei Unfällen.
7. Die Verhinderung von Unfällen durch:
 - a) Schaffung von Unfallverhütungsvorschriften;
 - b) Verbot der Nacharbeit bei gefährlichen Waren;
 - c) Verbot der Beschäftigung von Frauen und Kindern beim Laden oder Löschen von Schiffen. Alle Dockarbeit ist zu verrichten von Hafendarbeitern (einschließlich die Arbeit an den Winchen);
 - d) Internationale Festsetzung der Traglasten auf 75 Kilogramm;
 - e) Heranziehung der Arbeiter zur Gewerbeaufsicht.

A. Kievit, Schriftführer.

Bericht über die in Wien am Mittwoch und Donnerstag, 4. und 5. Oktober 1922, abgehaltene Seeleutekonferenz.

Anfang 2.30 Uhr nachmittags.

Es waren anwesend:

Für den Generalrat: *Charles Lindley*, *Robert Williams* und
J. Brautigam.

Für den Vereinigten Seeleute-Verband (Großbritannien): *Jos. Cotter*.

Für den Deutschen Verkehrsbund: *F. Köhler*.

Für den Belgischen Seeleute-Verband: *J. Chapelle*.

Für den Jugoslawischen Seeleute-Verband: *A. Glazvam*.

Für den Holländischen Transportarbeiter-Verband: *G. Zieverink*
und *J. Brautigam*.

Lindley (Vorsitzender) schlug in Übereinstimmung mit einer diesbezüglichen Bitte *Fimmens* vor, *Brautigam* als Sekretär zu ernennen. *Fimmen* hatte darauf gedrungen, den Bericht möglichst bald herzustellen, und aus dem Grunde wäre es am besten, einen Holländer zu ernennen.

Cotter sprach sich dagegen aus, weil die freie Wahl der Konferenz beeinträchtigt würde. Er hatte aber nichts dagegen, daß *Brautigam* ernannt werden würde.

Brautigam wurde alsdann einstimmig als Sekretär gewählt.

Der Vorsitzende sprach als seine Meinung aus, daß die Konferenz eine schwierige Aufgabe zu lösen hätte. Es lagen keine Vorschläge vor; deshalb sollten die anwesenden Delegierten eine Tagesordnung zusammenstellen und eventuelle Vorschläge dem Allgemeinen Kongreß unterbreiten. Er selbst schlug vor, die Frage zu behandeln, ob Seeleute Streikbrecherarbeit im Falle eines Streiks der Hafenarbeiter verrichten dürften.

Eine vor kurzem zustandegekommene Gesetzabänderung hat den skandinavischen Seeleuten größere Freiheiten verliehen als sie früher gehabt haben, sodaß sie nunmehr der Pflicht enthoben waren, Schiffe zu laden und

zu löschen. Andererseits aber war es während eines Streiks im Hafen von Ölösund vorgekommen, daß die Besatzung deutscher Schiffe nicht nur die Ladung an Bord des Schiffes gehandhabt hatten, sondern sogar dabei behilflich gewesen waren, dieselbe vom Schiffe nach dem Kai zu transportieren. Er schlug deshalb vor, diese Sache von der Konferenz behandeln zu lassen.

Glazvam wünschte folgende Punkte der Tagesordnung zuzufügen:

1. Die Liquidation des Garibaldi-Fonds.
2. Die Frage der Heuer-Bezahlung jugoslavischer Besatzungen von Schiffen, die früher unter österreichischer Flagge fuhren, aber infolge des Versailler Vertrages der französischen Regierung ausgeliefert wurden.
3. Die Vereinheitlichung der Löhne.

Diese drei Punkte bildeten, zusammen mit der Frage, die vom Vorsitzenden angeschnitten wurde, die Tagesordnung.

Williams schlug vor, daß alle Anwesenden erst einen kurzen Bericht über den Stand des Schiffahrtsbetriebes ihres Landes erstatten sollten. Dieser Vorschlag wurde angenommen.

Köhler (Deutschland) gab eine Darstellung der deutschen Verhältnisse und wies darauf hin, daß auf Grund des Artikels 34 der Seemanns-Ordnung Seeleute nicht nur verpflichtet sind, Schiffe zu laden und zu löschen, sondern daß man sie auch jederzeit zwingen kann, Arbeit an Land zu verrichten. Handelt es sich um eine einmalige Verweigerung, so wird diese durch Zurückhaltung einer Monats-Heuer bestraft, bei weiterer Verweigerung durch Freiheitsstrafe. Paul Müller, der frühere Führer der deutschen Seeleute, hat niemals einen Versuch gemacht, eine Änderung dieser unzulänglichen Bestimmungen der Seemannsordnung herbeizuführen. Er (*Köhler*) hatte dies immer als seine Pflicht betrachtet. Die Regierung hatte nun eine Kommission eingesetzt, in der die Reeder sowie die Seeleute vertreten sind. Diese Kommission ist dabei, eine neue Gesetzesvorlage auszuarbeiten, welche im nächsten Jahre endgültig zur Behandlung kommen würde. Diese Gesetzesvorlage enthält die Bestimmung, daß Seeleute nicht mehr länger verpflichtet werden können, die Arbeit zu verrichten, die *Lindley* bemängelte. Ferner hat der deutsche Verband während der letzten Jahre eine kräftige Propaganda unter den Seeleuten entfaltet, indem er sie aufrief, keine Streikbrecherarbeit zu verrichten, wenn die Hafenarbeiter sich im Streik befinden. Als Resultat dieser Propaganda darf festgestellt werden, daß deutsche Seeleute im allgemeinen die Verrichtung dieser Arbeit verweigern, ungeachtet der strengen Strafen, denen sie ausgesetzt sind. Der Verband bezahlte bereits Geldstrafen, die wegen einer solchen Verweigerung verhängt wurden. Einer der Faktoren, weshalb sich die deutschen Seeleute für eine solche Arbeit hergaben, ist darauf zurückzuführen, daß sie in der Valuta des betreffenden Landes bezahlt werden. Bei den heutigen Valutaverhältnissen macht diese Bezahlung für sie sehr viel aus. Die rückständige Lage der deutschen Seeleute und der Umstand, daß der deutsche Verband nur unzureichend in der Lage ist, die Bedingungen zu verbessern,

ist vor allem darauf zurückzuführen, daß Deutschlands Tonnage durch die gewaltsame Wegnahme von Schiffen von 5,75 Millionen Tonnen auf 700 000 bis 800 000 zurückgegangen ist. Im jetzigen Moment ist die Tonnage Deutschlands auf $\frac{1}{6}$ des Vorkriegsstandes gesunken. Zwischen den Organisationen der Schiffsoffiziere und dem Verbands, dem er (Köhler) selbst angehört, besteht eine enge Zusammenarbeit in der Form einer Arbeitsgemeinschaft, von dessen Vorstand er Vorsitzender ist. Er hofft, daß die Organisationen der deutschen Schiffsoffiziere bereit sein würden, sich dem Deutschen Verkehrsbund anzuschließen, wodurch sie auch in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation organisiert sein würden. Der Verband des Bedienungspersonals und ein örtlicher Verein der Stewards und Köche haben sich bereits mit dem Deutschen Verkehrsbund verschmolzen. Der syndikalistische Schiffsfahrtsbund liebäugelte nach Moskau. Ursprünglich hatte dieser Verein einen Einfluß auf die Seeleute; aber seitdem Paul Müller den Deutschen Verkehrsbund verlassen hat und der Verband unter Köhlers Führung praktische Arbeit verrichtet, haben sich viele Mitglieder des syndikalistischen Vereins wieder dem Verband angeschlossen. Lohnbewegungen waren an der Tagesordnung. Erst war eine 50prozentige Lohn-erhöhung zustande gekommen, nachher eine 90prozentige und dann wieder eine 95prozentige, während jetzt eine Forderung von 120% eingereicht wurde. Die Reeder hatten bereits 50% angeboten. Der Achtstundentag ist allgemein durchgeführt, sowohl in deutschen wie in ausländischen Häfen. Auf See besteht auch der Achtstundentag für das Deckpersonal und Maschinenpersonal auf Schiffen, die mehr als 1000 Tonnen Inhalt haben; auf kleineren Schiffen beträgt die Arbeitszeit noch immer 12 Stunden. Die deutschen Reeder wehren sich hartnäckig gegen eine Verkürzung der Arbeitszeit auf See und stützen sich dabei auf die viel längere Arbeitszeit, die an Bord englischer Schiffe besteht. Köche und Stewards arbeiten auf See noch 16 bis 17 Stunden pro Tag. Es war nur möglich, für sie eine zweistündige Pause nach dem Mittagbrot durchzuführen. Die Bemannungen erhalten für Überstundenarbeit keine Bezahlung; wird diese jedoch in großem Maßstabe verrichtet, so erhalten sie zu ihrem Lohn eine Sondervergütung von 1000 Mark monatlich. Dies scheint nicht viel zu sein, doch hat dieser Betrag für einen Deutschen schon einen gewissen Wert.

Im Krankheitsfalle erhält ein deutscher Seemann bis zu seiner Aussteuerung aus der K. K. seinen vollen Lohn ausbezahlt und nach der Aussteuerung hat er Anspruch auf die Bezahlung $\frac{1}{4}$ seines Lohnes für einen Zeitraum von 26 Wochen.

In der Kommission, die mit der Ausarbeitung des neuen Gesetzentwurfes beauftragt ist, hat er (Köhler) beantragt, daß die Seeleute nicht mehr länger eine solche Ausnahmestellung einnehmen sollen und daß ihnen im Krankheitsfalle dieselben Rechte gewährt werden sollen wie Arbeitern anderer Berufsgattungen in Deutschland. Die Arbeitgebervertreter in dieser Kommission gaben hierzu ihr Einverständnis. Der einzige Punkt, der noch in Erwägung zu ziehen war, ist der, ob die Seeleute, im Falle der Entwurf Gesetz würde, einen besonderen Fond für den Krankheitsfall gründen sollten oder eine

besondere Seeleute-Krankenkasse. Dieses neue Gesetz sieht also bezüglich der sozialen Fürsorge der Bemannungen an Bord günstige Vorkehrungen vor. Die Anstellung (Anmusterung) der Mannschaften wird durch die Vermittlung einer Zentralkommission vorgenommen, die einen von beiden Parteien unabhängigen Vorsitzenden hat. Sollten zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmer-Vertretern Steitigkeiten entstehen, so sind diese durch einen Verwaltungsrat zu schlichten.

Die Löhne nachstehender Kategorien sind wie folgt :

Bootsleute	9 680 M.
Schiffszimmerer	9 680 M.
Vollmatrosen	9 140 M.
Köche	10 000 M.
Stewards	10 000 M.
Meßraumstewards	5 400 M.

Zu diesen Löhnen werden noch monatlich 10 bis 15% bezahlt, um die in ausländischen Häfen zu machenden Auslagen zu decken.

Der Redner erklärte zusammenfassend, daß anerkannt werden müsse, daß innerhalb des letzten Jahres viel getan wurde, daß aber noch viel mehr zu tun übrig bleibe. Er möchte noch hinzufügen, daß er es von größter Wichtigkeit halte, daß die angeschlossenen Organisationen dem Sekretariat der I. T. F. in Zukunft mehr Mitteilungen bezüglich des Standes der Dinge in den verschiedenen Ländern machen, damit das Sekretariat seinerseits in die Lage versetzt werde, den Organisationen nützliche Berichte zu erstatten.

Cotter (England) erklärte, indem er auf den Bericht, den er in der Seeleutekonferenz in Hamburg vom Januar 1922 gegeben hatte, daß seit jener Zeit die Lage der Seeleute in England bedeutend schlechter geworden ist, dank dem Vorgehen Havelock Wilson's. Allein vom Gesichtspunkte der Organisation aus ist die Situation verhängnisvoll. Es ist Herrn J. H. Wilson gelungen, eine neue Form der Verständigung zwischen seiner Organisation und der der Reeder zu finden. Diese hatten ihm als Vergütung für die Agitation, die er betrieb und die zu einer Herabsetzung der Löhne geführt hatte, also aus Dankbarkeit die Herrschaft über die Seeleute erteilt. Die sogenannten P. C. 5-Zettel wurden im Einvernehmen mit den Reedern herausgegeben und dafür hat Havelock Wilson in eine Lohnreduktion gewilligt, ohne vorher die Seeleute darüber zu hören.

Das System, mittels dessen Wilson zu seiner Macht über die Seeleute gelangte, ergibt sich praktisch wie folgt: Wird z. B. ein Mann für eine Reise durch einen Offizier oder einen Maschinisten angenommen, handle es sich nun um einen für das erste Mal angemusterten Matrosen oder einen solchen, der bereits früher eine Reise auf dem gleichen Schiffe gemacht hat, so hat er sich auf das Büro der Havelock Wilson'schen Organisation zu begeben, um einen P. C. 5-Zettel zu erhalten. Diese Karte wird ihm jedoch nicht ausgehändigt, bevor er nicht Mitglied der Organisation Wilson's ist oder im Falle er mit seinen Beiträgen im Rückstande ist. Hat er die

Karte erhalten, so hat er sie dem Büro des Arbeitgeberverbandes zur Stempelung vorzulegen; erst wenn er dies getan hat, kann er zur Anstellung ausgewählt werden. Gehört aber der fragliche Mann einer anderen Organisation an, so wird ihm die Karte verweigert; er wird dann als unorganisiert betrachtet und hat eine Eintrittsgebühr von £ 2 zu bezahlen. Das ist eine Rückkehr in die Tage der Sklaverei. Um eine Vorstellung von diesem Erpressungssystem zu geben, händigte der Redner eine Flugschrift aus, die über dieses System anlässlich einer Konferenz, die in der St. George's Hall am 23. April 1922 unter dem Vorsitz Havelock Wilsons gehalten wurde, berichtete.

Der Stand der Dinge ist nun so, daß erfahrenen tüchtigen Seeleuten, die die £ 2 Eintrittsgebühr für den Eintrag in Havelock Wilsons Verband nicht aufzubringen vermögen, nichts anderes übrig bleibt, als ins Arbeitshaus als Almosenempfänger zu gehen.

Inzwischen ist dieses Vorgehen energisch bekämpft worden. Cotter, Williams und andere haben das Havelock Wilsonsche System bei einer Zusammenkunft in London angegriffen. Die Opposition der Seeleute gegen dieses System, das eine verkappte Form der Sklaverei ist, wuchs von Tag zu Tag und einer der Angestellten Wilsons, namens Band, ist, als seine Herausforderungen unerträglich wurden, von einem Seemann durch ein Fenster hinausgeworfen worden. Seine Verletzungen, die er dabei erlitt, waren derart, daß er ins Krankenhaus gebracht werden mußte.

Der Kampf gegen Wilson und die Reeder ist umso schwieriger durch die unter den Seeleuten herrschende große Arbeitslosigkeit geworden. Die großen Dampfschiffe verwenden jetzt anstatt Kohle Öl als Brandstoff. Redner schätzte die Zahl der Seeleute, die durch diese Änderung arbeitslos geworden sind, auf ungefähr 5% aller Seeleute. Außerdem trat die große vorübergehende Arbeitslosigkeit durch die Einstellung des Passagierverkehrs mit Nordamerika ein, die 15—20 000 Seeleute betroffen hat. Alle diese Umstände setzen Wilson in den Stand, in Verbindung und im Einvernehmen mit den Reedern zu handeln und auf die Seeleute einen Druck auszuüben.

Wilson machte sich keine Bedenken darüber, in diesen schlechten Zeiten mit 70 Reedern ein Essen zu veranstalten, noch machte er sich daraus ein Gewissen, wenn es sich darum handelte, Mannschaften für die C. P. O. S.-Boote anzustellen, nur solchen Leuten den Vorzug zu geben, die aus der Kriegsflotte entlassen waren, um die £ 2 Eintrittsgebühr von ihnen zu erhalten, ohne Rücksicht auf die unter den Seeleuten herrschende große Arbeitslosigkeit.

Wilson stand sogar mit den Reedern auf solch gutem Fuße, daß er für ihre zur Parlamentswahl aufgestellten Kandidaten in Versammlungen sprach.

Der Verband Cotter's faßte einen Bericht ab, der sich mit dem Verhalten Wilsons gegenüber dem Landesverband der Transportarbeiter sowohl als

gegenüber dem Gewerkschaftskongreß beschäftigte. In diesem Bericht wird er angeklagt wegen :

1. Streikbruchs ;
2. Einberufung einer Konferenz ihrer Mitglieder und Angestellten und
3. Abschlusses von Vereinbarungen mit den Reedern, die gegen alle gewerkschaftlichen Grundsätze verstoßen.

Die Ansichten des Gewerkschaftskongresses bezüglich dieser Anklagen sind in der Korrespondenz, die an Cotter gerichtet wurde, zu finden.

Die Löhne in England sind jetzt wie folgt :

Seeleute (Vollmatrosen)	£ 10.—
Bootsleute	£ 11.10.—
Zimmerer	£ 12.10.— bis £ 16.10.—
Donkeymen	£ 11.10.—
Schmierer	£ 11.10.—
Heizer	£ 10.10.—
Kohlenzieher	£ 10.—

Die letzte Lohnherabsetzung, die die Löhne auf den obigen Stand brachte, fand im April ds. Js. statt. Zu dieser Zeit ist Wilson im Lande umhergereist und hat Versammlungen abgehalten. In Southampton waren außerhalb des Versammlungssaales mehr Schutzleute, als innen Seeleute anwesend waren. Zur Versammlung waren nur die Seeleute zugelassen, die über einen besonderen Ausweis verfügten. Wenn in einem geeigneten Moment die anderen Seeleute, die außen standen, einzudringen vermochten, war Wilson sofort hinter ihnen her.

In Liverpool hatte die Polizei die Straßen abgesperrt, um von der Versammlung unerwünschte Elemente fernzuhalten.

Es könnten Beispiele gegeben werden, um die betrügerischen Methoden Wilsons zu kennzeichnen, in welchen durch sein Vorgehen der Eindruck erweckt werden sollte, als ob große Zusammenkünfte abgehalten worden seien, während tatsächlich seine ganze Tätigkeit ein bloßes Scheinmanöver war.

Trotz der Opposition der Seeleute gegen jegliche Lohnherabsetzung nahm Wilson einen Abzug von 30/— monatlich an, um nachher wieder sein P. C. 5-System anwenden zu können. Zu jener Zeit waren die Seeleute in einen harten Kampf mit Wilson verwickelt, den sie bis aufs äußerste führten. Sie taten dies nicht nur für ihre eigenen Kameraden in England, sondern auch weil sie sich klar darüber waren, daß wenn die Seemannsbewegung in England zerstört würde, dies den Zusammenbruch der Seeleutebewegung von ganz Europa bedeutete.

Wilson hat gegen sie gerichtliche Verfahren eingeleitet. Durch eine Vorladung Cotters vor Gericht ist dieser am Besuch des Gewerkschaftskongresses verhindert gewesen, die Beschuldigungen, die er gegen Wilson erhob, zu beweisen.

Durch die Verschleppung der ganzen Angelegenheit vor das Gericht hatten die Gegner auch gehofft, Cotters Verband durch Erschöpfung seiner Mittel zu vernichten.

Der Redner hoffte indessen, daß, so bitter auch der Kampf gegen Wilson und die Reeder sein mag, es niemals zu einem erfolgreichen Abschluß für die letzteren kommen möge.

Glazvam (Jugoslavien) erinnerte die Anwesenden daran, daß die österreichische Handelsflotte früher eine Tonnage von einer Million hatte und daß nun, als Ergebnis der sich für dieses Land aus dem Friedensvertrag von Versailles herrührenden Verbindlichkeiten diese Tonnage auf 125 bis 150 000 gesunken ist. In Jugoslavien sind jetzt 5000 Seeleute organisiert. 1 800 Arbeiter sind bei der Marine, wie sie gegenwärtig besteht, beschäftigt, während eine gewisse Anzahl auf den Innengewässern arbeitet. Etwa 3000 Seeleute sind arbeitslos. Es ist jedoch eine Vergrößerung der Handelsflotte auf etwa 250 000 Tonnen in Aussicht genommen. Wenn das soweit ist, wird die Hälfte aller Seeleute Beschäftigung haben. Im Vergleich zu früheren Bedingungen in Jugoslawien, können die Löhne als gut bezeichnet werden. Die Arbeitsstunden betragen in den Häfen acht Stunden und beim Frachtverkehr zehn Stunden. Die Seeleute hatten, mit Ausnahme der Matrosen, die zwölf Stunden Arbeit täglich verrichten müssen, einen achtstündigen Arbeitstag. Die jugoslawischen Seeleute sind gut organisiert und geschult; auch sind sie bezüglich der sozialen Fragen gut unterrichtet.

Was die Anmusterung der Seeleute anbelangt, so haben sie ein vorteilhafteres und befriedigenderes System als dasjenige, das bei der Genueser Vereinbarung festgelegt wurde. Die Mannschaften werden nach der Reihenfolge auf den Listen ausgewählt.

Die Löhne sind wie folgt :

Kapitän	£ 12.13.—
1. Offizier (2. Maschinist)	£ 12.13.—
2. Offizier (3. Maschinist)	£ 9.10.—
3. Offizier	£ 8.—
Bootsmann, Donkeyman, Koch, Steward	£ 6.10.—
Vollmatrose	£ 5.10.—
Heizer	£ 5.10.—
Schiffsjunge	£ 2.—

Chapelle (Belgien): Die belgische Seemanns-Union wurde im Jahre 1914 gegründet. In Belgien bestand immer nur eine Organisation. Unserem Verband ist es gelungen, die Versuche der Katholiken, eine besondere katholische Seemannsorganisation zu gründen, zu vereiteln.

Während des Krieges, als die belgischen Seeleute über die ganze Welt zerstreut waren und die belgischen Schiffe ausländische Gewässer durchsegelten, wurde bei uns das englische Lohnsystem eingeführt. Als sie nach dem Kriege nach Antwerpen zurückkehrten, wurde den Reedern unzweideutig zu verstehen gegeben, daß dieses Lohnsystem beibehalten werden muß. Demzufolge wurden die Löhne für Vollmatrosen und Heizer auf 14.10.- £ resp. 15.0 £ monatlich festgesetzt.

Während der zweiten Hälfte des Jahres 1920 war es offensichtlich, daß Havelock Wilson bereits beabsichtigte, den Wünschen der englischen Reeder bezüglich der Herabsetzung der Löhne Rechnung zu tragen. Redner selbst war überzeugt, daß gerade zu der Zeit, als die Brüsseler Konferenz im August 1920 abgehalten wurde, bereits Unterhandlungen über diesen Gegenstand zwischen den englischen Reedern und Havelock Wilson im Gange waren. Zuerst hatte er aber von diesen Plänen gehört, als er mit Herrn Damm, dem Sekretär der Internationalen Seeleute-Föderation nach London reiste, um an der Konferenz teilzunehmen, die durch einen Ausschuß, aus Vertretern der Reeder und der Seeleute-Organisationen bestehend, einberufen worden war, um über die Frage der Einführung des achtstündigen Arbeitstages für die Seeleute zu verhandeln. Während der Reise von Harwich nach London hat ihm Herr Damm alles Nähere über diese Angelegenheit erzählt. Er (Chapelle) kehrte noch am selben Abend, teils aus Unwillen über dieses verwerfliche Handeln Havelock Wilsons und teils deshalb, weil er wußte, daß jegliche Diskussion über den Achtstundentag eine bloße Posse zu einer Zeit bedeuten würde, wo man im Begriffe ist, eine Lohnherabsetzung anzunehmen, nach Belgien zurück. Er hatte nicht den Wunsch, bei einem solchen Theater mitzumachen.

Von diesem Zeitpunkt an setzte das brutale Benehmen der belgischen Reeder ein. Diese Herren wollten in Zukunft nichts mehr mit dem von der belgischen Regierung bestimmten Lohnamt zu tun haben. Ferner verlangten sie, dem Beispiele der englischen Reeder folgend, eine Lohnreduktion von 2,10 £. Sie bestanden außerdem darauf, daß ohne Rücksicht auf den jeweiligen Tageskurs, die Löhne auf einer Basis von 35 Frs. p. £ auszuzahlen seien.

Havelock Wilson hat seine Stellung mißbraucht. Er hat vor allem unterlassen, die der Internationalen Seeleute-Föderation angeschlossenen Organisationen zu hören. Er hat in einträchtigem Zusammenarbeiten mit den englischen Schiffsbesitzern seine Pläne, die für die Arbeitsbedingungen der englischen Seeleute eine schlechte Wendung herbeiführten, zur Verwirklichung gebracht. Wir in Belgien waren gezwungen, ebenfalls nachzugeben. Außerdem wurde der Angriff der Reeder in einem Augenblick unternommen, als 6000 ausländische Seeleute in Antwerpen herumschleuderten, von denen eine große Zahl obdachlos waren und auf den Straßen schliefen; diese waren bereit, die Plätze der belgischen Seeleute, bloß um der Nahrung willen, die sie als Bezahlung erhielten, einzunehmen. So wurden die Löhne in Belgien um £ 2.10.- herabgesetzt, indem man für das Pfund Sterling ursprünglich 45, dann 40 und schließlich nur noch 35 Frs. anrechnete. Die Vereinbarungen wurden jeweils nach drei Monaten getroffen. Die gegenwärtigen Löhne sind für die Hauptberufsgattungen wie folgt:

Für Bootsleute	Für	430,— Frs.
Für Vollmatrosen	Für	420,— Frs.
Für Donkeymen	Für	447,50 Frs.
Für Heizer	Für	437,50 Frs.
Für Kohlenzieher	Für	420,— Frs.

Infolge dieser Verschlechterung der Arbeitsbedingungen wurden die Seeleute sehr entmutigt. Es hat einer eifrigen Arbeit bedurft, um den Verband unverehrt und in seiner alten Stärke zu erhalten. Dies ist glänzend gelungen. In Antwerpen gibt es 4500 Seeleute, von denen sämtliche, mit Ausnahme von 13, die aus dem Verband ausgeschlossen wurden, im Belgischen Seeleute-Verband organisiert sind. Ferner sind noch zirka 900 Mann, die in der Schlepptnetzfisherei in Ostende angestellt waren, im Belgischen Seeleute-Verband organisiert.

In der Organisation der Köche und Stewards sind die Zustände weniger befriedigend. Früher hatte Herr Verlinden, ein Vertreter der Cotterschen Organisation in England, den belgischen Verband in Verbindung mit dem der Köche und Stewards organisiert, indem er vorsah, daß Belgier, die in diesen Berufen arbeiteten und ab Antwerpen für längere Zeit unter englischer Flagge segelten, der Cotterschen Organisation zu überführen sind. Vor kurzem ist nun Herr Verlinden auf Havelock Wilsons Seite getreten und hat dadurch unter dem Antwerpener Bedienungspersonal große Bestürzung und Verwirrung verursacht, da sie nunmehr am Ende ihres Lateins waren und nicht mehr wußten, welchem Verbands sie sich eigentlich anschließen sollten. Als Belohnung für die gehabte Mühe, hat Verlinden nicht lange darnach von Wilson den Abschied erhalten. Nach der Auffassung des Redners sind alle Verbindungen, die zwischen der belgischen Organisation und der Internationalen Seeleute-Föderation bestanden, abgeschnitten worden. Die Beziehungen zu den belgischen Reedern arten in einen Guerillakrieg aus. Die Reeder erkennen sie nicht an, und der Verband seinerseits erkennt nicht die Organisation der Reeder an. Sie lassen sich in sporadische Kämpfe, heute mit dem einen, morgen mit dem anderen Reeder, ein.

Brautigam (Holland) erklärte, daß sein Bericht ein kurzer sein würde. Er verwies dabei auf seinen Bericht über die Arbeitsbedingungen in Holland, den er in der Spezialkonferenz der Seeleute, die im Januar in Hamburg abgehalten wurde, erstattete; der gedruckte Bericht über diese Konferenz stehe nunmehr zur Verfügung. Er erinnerte die Anwesenden daran, daß er schon bei jener Gelegenheit erwähnt hatte, daß die Reeder eine neue Lohnherabsetzung im Schilde führten. Die Löhne in England sind weiter zurückgegangen, auch in Holland mußte eine Reduktion angenommen werden; sie ist am 15. März v. J. in Kraft getreten.

Die Löhne der bedeutendsten Kategorien sind wie folgt:

Bootsleute	130,— Fl.
Donkeymen	130,— Fl.
Schmierer	130,— Fl.
Vollmatrosen	115,— Fl.
Heizer	120,— Fl.
Kohlenzieher	100,— Fl.
Geprüfte Köche (auf Dampfschiffen)	160,— Fl.
Nichtgeprüfte Köche (auf Dampfschiffen)	145,— Fl.

Wenn man diese Zahlen mit den englischen Löhnen vergleicht, wird man ersehen, daß, da bei dem gegenwärtigen Kurse 10 £ = 115 Fl. sind, der Lohn in Holland durchschnittlich ein bischen höher steht als in England. Die Vereinbarung, in welcher diese Sätze bestimmt wurden, blieb bis 15. September v. J. in Kraft und sollte für einen weiteren Monat Gültigkeit haben, nachdem entweder die Vereinbarung von Monat zu Monat verlängert oder von den Reedern ein weiterer Antrag auf Reduktionen gestellt würde. Seit der Erstattung des Berichtes in Hamburg im Januar wurden keine bedeutenden Aenderungen mehr vorgenommen.

Die holländische Seemannsordnung war sehr veraltet. Einige der Gesetze gingen zurück bis 1832 und 1856 und sind natürlich sehr schlecht. Erst nachdem Redner im Parlament energisch dafür eingetreten ist, wurde eine Kommission ernannt, ähnlich wie sie Köhler im Falle Deutschlands beschrieben hat, um ein neues Gesetz auszuarbeiten. Er erwartete von der Kommission gute Resultate, insbesondere eine bedeutende Verbesserung bezüglich der gesetzlichen Rechte und Verpflichtungen der Seeleute. Es würden aber wohl einige Jahre verstreichen, ehe diese Arbeit vollendet ist und das neue Gesetz in Kraft tritt.

Lindley (Schweden) teilte mit, daß die Seeleute (Deckmatrosen) in Schweden bis 1919 einen Teil des Transportarbeiter-Verbandes gebildet haben. Sie seien dann aus diesem Verbande ausgeschieden und hätten eine eigene Organisation gegründet, die indessen keine große Bedeutung erlangt hat. Während des Krieges sind wieder Versuche gemacht worden, die Organisation in die Höhe zu bringen, aber die Transportarbeiter haben vollständig abseits gestanden und wollten von dieser Sache nichts wissen. Gröph, einem ehemaligen Eisenbahner, war es gelungen, die Leitung an sich zu reißen und er wolle nichts wissen von einer Verschmelzung mit den organisierten Transportarbeitern. Die Heizer hätten ebenfalls ihre eigene Organisation. Im Jahre 1921 fand ein heftiger Kampf mit den Reedern statt, der die Kassen beider Organisationen geleert hat, nachdem es den Reedern gelang, eine Lohnherabsetzung durchzusetzen. Man sieht nunmehr die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit ein und der Verband der Heizer möchte mit dem Transportarbeiter-Verband eine Verschmelzung eingehen, doch nimmt der Verband der Matrosen eine abweichende Stellung ein. Wie bereits erwähnt, hat die neue Seemannsgesetzgebung eine bedeutende Erweiterung der Rechte und Freiheiten der Seeleute mit sich gebracht. Er wolle besonders auf die Tatsache aufmerksam machen, daß nunmehr Seeleute nicht mehr gezwungen werden können, Streikbrecherarbeit zu verrichten. Bezüglich der Seeleute-Frage, vom internationalen Standpunkt aus gesehen, hinge alles ab von einer besseren Organisation. Es sollten Anstrengungen gemacht werden, um der Verwirrung, die in allen Ländern besteht, ein Ende zu bereiten. Er (der Redner) meint, daß man diese Verwirrung zum großen Teile der Gründung der „Internationalen Seeleute-Föderation“ durch Havelock Wilson zu verdanken habe. Da nun die französische Organisation beim Pariser Kongreß aus der I. S. F. ausgeschieden sei und der Schwedische Heizer-Verband auf dem gleichen Kongreß durch Havelock Wilson aus der

I. S. F. ausgeschlossen wurde, ist die Lage so geworden, daß von Europa nur die englische Havelock Wilsonsche Organisation und die schwedische Organisation Griph's der I. S. F. angehören. In der Tat ist die I. S. F. vernichtet und Redner glaubt, daß die jetzt durch die I. T. F. zu unternehmende Propaganda für eine gute Organisation mit Erfolg gekrönt sein werde. Der Redner war ferner der Meinung, daß dem Allgemeinen Kongreß eine besondere Resolution darüber unterbreitet werden solle, wie sich die Seeleute bei der Verrichtung von Docker-Arbeit, wenn die Docker sich im Streike befinden, zu verhalten haben.

Redner gab dann eine Resolution bekannt, die folgendermaßen lautete:

„Der Kongreß appelliert an alle Organisationen der Matrosen und Heizer, ihre Mitglieder zu warnen, sich durch die Reeder während Streiks von Dock- und Haienarbeitern dazu gebrauchen zu lassen, Lade- und Löscharbeiten zu verrichten, die unter normalen Verhältnissen nicht von der Schiffsmannschaft besorgt werden.“

Damit war die Berichterstattung über die Lage in den verschiedenen Ländern erledigt.

Da gegen die von Lindley eingebrachte Resolution kein Einspruch erhoben wurde, überwies man sie der Vollversammlung des Kongresses.

Williams (Generalrat) bemerkte, daß die vorigen Berichte die Abfassung einer Resolution nötig machten, worin die I. T. F. ersucht werde, ihre besondere Aufmerksamkeit auf die Seeleute-Organisation zu richten und geeignete Maßnahmen zu treffen für eine energische Propaganda. Er brachte deshalb folgende Resolution ein:

„Nachdem die Spezialkonferenz der der I. T. F. angeschlossenen Seeleute die Berichte der angeschlossenen Organisationen entgegengenommen hat, bestätigt sie den Beschluß des Gesamtkongresses, einen eigenen Sekretär zur Führung der Geschäfte der Seeleute-Sektion in der I. T. F. zu ernennen.

Die Konferenz stellt das Ersuchen an die Exekutive der I. T. F., sofort Vorschläge für das Sekretariat der Seeleute-Sektion zu machen und sobald als möglich eine neue Konferenz der angeschlossenen Seeleuteverbände einzuberufen, um im Verein mit der Exekutive einen Sekretär zu ernennen und der Seeleutesektion eine feste Grundlage zu geben, die ihr ermöglicht, in Gemeinschaft mit den angeschlossenen Verbänden der Eisenbahner und der Transportarbeiter zu arbeiten.

Die Spezialkonferenz der Seeleute konstatiert mit Befriedigung die Auflösung des Internationalen Seeleuteverbandes, der ein spezielles Kriegsprodukt ist und den Anforderungen der Gegenwart und der Zukunft nicht gerecht werden kann.

Die auf der Konferenz anwesenden Seeleutevertreter appellieren an die I. T. F. mit Rücksicht auf den steten Niedergang der Reallohne und der Unterschiede in der Entlohnung für gleiche oder ähnliche Arbeitsleistungen ihr Möglichstes zu tun um eine gewisse Vereinheitlichung der Löhne der Seeleute innerhalb Europas auf der Grundlage der höchsten in Geltung stehenden Lohnsätze zu sichern.

Die Konferenz protestiert energisch gegen die Taktik Havelock Wilsons und der N. S. & F. U., die Vereinbarungen treffen mit der „English Shipping Federation“, um die Mitglieder anderer Verbände von anderen britischen und

europäischen Häfen zu boykottieren, weil diese Verbände an einer Politik des Widerstandes gegen die ihnen von den Internationalen Schiffsreedern auferlegten Lohnherabsetzungen festhalten und auch den Achtstundentag für alle Seeleute verteidigen.“

Mit Ausnahme von *Cotter* waren sämtliche Delegierten mit dem allgemeinen Inhalt der Resolution einverstanden. *Cotter* hatte verschiedene Bedenken, welche sich teils gegen die Annahme einer Resolution überhaupt, teils gegen einzelne Punkte dieser Resolution richteten. Eine solche EntschlieÙung, erklärte er, nennt man in England eine „Omnibus-Resolution“.

Es wurde beschlossen, daß das Büro unter Williams' Mitarbeit einige Textänderungen an der Resolution vornehmen solle.

Infolge der vorgerückten Stunde wurde die Konferenz auf Donnerstag morgen vertagt.

* * *

Zweite Sitzung.

Donnerstag, 5. Oktober 1922.

(Fortsetzung der Beratung über die Resolution Williams.)

Cotter (England) wiederholt seine Bedenken. Zum Teil sei er mit der Resolution einverstanden. In ein und derselben EntschlieÙung könne man aber doch nicht gleichzeitig gegen die Machenschaften eines Havelock Wilson protestieren und z. B. die Anstellung eines Sekretärs verlangen. Er sei davon überzeugt, daß die Vollsitzung gegen eine derartige Resolution opponieren werde. Es wird mehrere Delegierte geben, denen es unmöglich ist, für die Resolution zu stimmen, obschon sie mit dem Inhalt zufrieden sind, da die Resolution verschiedene Punkte enthält, wofür die Delegierten die Verantwortung nicht übernehmen werden. *Cotter* ist der Meinung, daß die Resolution in drei oder vier Resolutionen zerlegt werden sollte. Ferner erklärt er die Vollversammlung für unzuständig, einen Beschluß über die etwaige Anstellung eines Sekretärs für die Seeleute-Sektion zu fassen, da diese Angelegenheit nur von der betreffenden Sektion geregelt werden könne.

Lindley (Schweden) widerspricht *Cotter*. Seiner Meinung nach ist es unmöglich, vier oder fünf Resolutionen auf einer Konferenz wie der gegenwärtigen abzufassen. Man müsse versuchen, alle Punkte in einer einzigen Resolution zu vereinigen. Er führt ferner aus, daß der Beschluß betr. die Ernennung eines Sekretärs für die Seeleute-Sektion bereits in der Vollversammlung gefaßt wurde und daß die gegenwärtige Resolution, obschon sie dieselbe Sache behandelt, eigentlich nur eine Bekräftigung des bereits gefaßten Beschlusses sei. Keinesfalls solle irgend ein Angriff auf die Rechte

der Seeleute gemacht werden. Der Zweck sei nur, Bewerbungen um den Sekretärposten zu erhalten; die Auswahl der Bewerber bleibt selbstverständlich einer Spezialkonferenz der Seeleute-Sektion vorbehalten.

Brautigam (Holland) unterstützt Lindleys Ausführungen betr. Ernennung eines Sekretärs. Er bemerkt, daß die Zerlegung der Resolution weitere Einwände hervorrufen könnte und daß die engen Beziehungen der Punkte untereinander übersehen würden.

Cotter (England) bleibt bei seinen Einwänden und behält sich vor, gelegentlich der Vollsitzung besagte Resolution zu kritisieren.

Es wurde beschlossen, der Vollversammlung die Resolution zwecks Annahme zu unterbreiten. *Cotter* allein war gegen diesen Beschluß.

Der Vorsitzende kommt auf die zu Beginn der vorherigen Sitzung geführte Diskussion betr. Verladearbeit des Schiffspersonals im Falle eines Streiks der Hafendarbeiter zurück und empfiehlt anschließend folgende Resolution :

„Der Kongreß appelliert an alle Organisationen der Matrosen und Heizer, ihre Mitglieder zu warnen, sich durch die Reeder während Streiks von Dock- und Hafendarbeitern dazu gebrauchen zu lassen, Lade- oder Löscharbeiten zu verrichten, die unter normalen Verhältnissen nicht von der Schiffsmannschaft besorgt werden.“

Da ein Wunsch nach Wiederaufnahme der Diskussion nicht vorhanden war, wurde der Vorschlag des Präsidenten durch Zuruf angenommen.

Der nun zu behandelnde Punkt enthält die Vorschläge des Delegierten der jugoslawischen Seeleute-Organisation, A. Glazvam.

1. Der Garibaldi-Fonds.

Glazvam (Jugoslawien) setzt als bekannt voraus, daß der Garibaldi-Fonds von dem Italienischen Seeleute-Verband gegründet wurde und daß sein Ziel die Sozialisierung der Schifffahrt sei. Alle unter italienischer Flagge fahrenden Seeleute waren verpflichtet, zu diesem Fonds einen monatlichen Beitrag zu leisten; Schiffsoffiziere und Maschinisten 60 Lire, alle anderen 50 Lire, bis zu dem Zeitpunkt, da diese Zahlungen 5000 Lire pro Person erreichten. Bei etwaigem Berufswechsel wurde den Seeleuten der eingezahlte Betrag zurückgegeben, jedoch erst nach Ablauf von fünf Jahren. Im Todesfalle erhielt die Familie des Beitragspflichtigen das Geld. In Übereinstimmung mit den Waffenstillstandsbedingungen wurde die österreichische Handelsflotte der italienischen Flagge unterstellt. Auf diesen Schiffen befanden sich jedoch über 2500 jugoslawische Seeleute, welche gleich allen anderen verpflichtet wurden, den vorgeschriebenen Beitrag zu leisten. Auf Anordnung der italienischen Regierung erhielten aber alle jugoslawischen Seeleute während der Zeit vom Oktober 1920 bis März 1921 ihre Entlassung. Sie verlangten deshalb von dem Italienischen Seeleute-Verband Rückzahlung der von ihnen geleisteten Beiträge, hatten aber keinen Erfolg. Die Antwort blieb stets und überall dieselbe: der Garibaldi-Fonds habe in seinen Statuten derartige Fälle nicht vorgesehen, ferner, daß Forderungen

solcher Art erst nach Ablauf von fünf Jahren gestellt werden könnten. Da die entlassenen Seeleute weder direkten noch indirekten Nutzen von dem Garibaldi-Fonds gehabt haben, betrachten sie das Verlangen auf Rückzahlung ihrer Beiträge, welche insgesamt eine Summe von rund 2½ Millionen Lire ausmachen (600 bis 1000 Lire pro Person) als ihr gutes Recht, zumal der größte Teil unter ihnen arbeitslos ist und sich in großer Not befindet. Sie wandten sich an die jugoslawische Regierung, damit diese von der italienischen Regierung die Eintreibung der Beiträge erreiche. Die Seeleute finden es höchst bedauerlich, daß eine Bruderorganisation von der anderen durch Vermittlung bürgerlicher und reaktionärer Regierungen ihr Recht verlangen muß. Die Organisationsarbeit könne darunter nur leiden. Sie bedauern ferner, daß der Italienische Seeleute-Verband die Sache auf sich beruhen ließ und nicht nach einer friedlichen Lösung des Konflikts suchte. Nunmehr ersuchen sie die I. T. F., alles zu tun, um den jugoslawischen Seeleuten zu ihrem Recht zu verhelfen.

Der Vorsitzende schlägt vor, diesen Fall dem Vollkongreß zu unterbreiten und das Exekutivkomitee zur Intervention zu veranlassen.

Punkt 2 behandelte die Klageführung von Seeleuten gegen Reeder, welche die im Auftrage der französischen Regierung beschlagnahmten Schiffe fuhren. Die getroffenen Vereinbarungen gingen dahin, daß den Bemannungen dieser Schiffe internationale Löhne gezahlt würden. Von den drei Firmen weigerten sich zwei, diesen Lohn zu zahlen. Als Weigerungsgrund wurde das Ausbleiben der Gelder seitens der französischen Regierung angegeben. Auf die Anfrage der jugoslawischen Seeleute wurde von der französischen „Confédération Générale du Travail“ keine Antwort erteilt. Sie ersuchen hiermit das Exekutiv-Komitee der I. T. F., Nachforschungen anzustellen nach den von der französischen Regierung an die Reeder gezahlten Summen. Nach Feststellung dieser Tatsache würden die Seeleute das Gerichtsverfahren gegen die betreffenden jugoslawischen Firmen eröffnen:

Die Versammlung ermächtigte Glazvam, einen detaillierten Bericht über diese Punkte zu verfassen und ihn dem Exekutivkomitee der I. T. F. zuzustellen. Sie ist davon überzeugt, daß die Exekutive alles tun wird, den Wünschen des jugoslawischen Delegierten gerecht zu werden.

Glazvam gibt seiner Genugtuung über diesen Beschluß Ausdruck.

Der dritte von Glazvam unterbreitete Vorschlag, betr. Lohnregelung, wurde von der Tagesordnung abgesetzt mit der Begründung, daß dieser besser von der einberufenen Spezialkonferenz der Seeleute behandelt würde.

Es wurde der allgemeine Wunsch laut, daß bevor die nächste Konferenz tage, das Exekutivkomitee den angeschlossenen Organisationen alle Einzelheiten über die auf besagter Konferenz zu behandelnden Punkte mitteile.

Der Vorsitzende wurde beauftragt, der Vollversammlung des Kongresses einen Bericht zu unterbreiten.

J. Brautigam, Sekretär.