

BERICHT

ÜBER DEN KONGRESS

DER

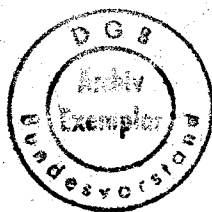
INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER-
FÖDERATION, ABGEHALTEN IN HAMBURG

VOM 7. BIS 12. AUGUST 1924, IM

GROSSEN SAALE DES GEWERK-

SCHAFTSHAUSES

ITF



FJK 0-15169

AMSTERDAM 1924

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

Tagesordnung.

1. Eröffnungsrede des Vorsitzenden der I. T. F.
 2. Wahl des Kongreßbüros.
 3. Mandatprüfung.
 4. Festsetzung der Geschäftsordnung.
 5. Geschäftsbericht des Exekutivkomitees.
 6. Kassenbericht.
 7. Referat über die internationale Lage. Referent: Edo Finnen.
 8. Referat über die Aufrechterhaltung des Achtstundentages. Referent: Johann Döring.
 9. Referat über die Sozialisierung der Transportbetriebe. Referent: M. Bidegaray.
 10. Diskussion der eingebrachten Anträge.
 11. Festsetzung der Beiträge.
 12. Sitz der I. T. F.
 13. a) Wahl der Länder, deren Vertreter den Generalrat und das Exekutivkomitee der I. T. F. bilden sollen.
b) Wahl des Generalrats.
c) Wahl des Exekutivkomitees.
d) Wahl der Sekretäre.
 14. Bestimmung des Landes, in dem der nächste Kongreß stattfinden wird.
-

Delegiertenliste.

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Argentinien	Confraternidad Ferroviaria (Eisenbahner)	44 000	Emilio López Emilio B. Firpo
Belgien	Belgische Transportarbeitersbond (Transportarbeiter)	24 800	C. Mahlman J. Chapelle P. Somers H. van Eijken L. Venesoen
"	Syndicat National du Personnel des Chemins de Fer, P. T. T. M. (Eisenbahner)	55 000	P. de Bruyn
"	Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux (Straßen- und Kleinbahner)	12 000	Henry van Ballaer Alfons Chalmet
Dänemark	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	9 694	R. Kantsø.
"	Dansk Arbejdsmands Forbund (Transportarbeiter)	20 497	Niels P. Hansen V. Pedersen Chr. Mikkelsen
"	Søfyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	2 000	E. Jacobsen A. Götsche
Deutschland	Deutscher Verkehrsbund	368 240	O. Schumann F. Berner A. Reitz H. Rathmann O. Ortmann W. Gaack H. Seiffert G. Hähnel H. Höbel H. Rudolph A. Schultz F. Köhler J. Murer Carl Lindow

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Deutschland	Deutscher Eisenbahnverband	200 000	Hermann Jochade Franz Scheffel Louis Kaulfuss Hans Jahn Fritz Gückel Lorenz Brenning Paul Krüger Wilhelm Feddern
Frankreich	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat (Eisenbahner)	35 000	P. le Guen Coudun Boirie Bruge Badinot
"	Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)	12 450	M. Grosset Lambert J. Guinchard
"	Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports et Manutentionnaires de France et d'Algérie (Hafenarbeiter)	12 000	E. Vignaud
"	Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Seeleute)	10 000	F. Chachuat E. Ehlers
Großbritannien	The National Transport Workers' Federation (Transportarbeiterföderation)	102 035	J. T. Clatworthy R. H. Farrah George Parker James Henson Joseph Cotter Th. Lewis J. McKinley
"	Transport and General Workers' Union (Transportarbeiterverband)	165 000	Ben Tillett H. Kershaw W. B. Modley T. McCoffrey S. Hiret
"	Railway Clerks' Association (Eisenbahnbeamte)	60 000	T. H. Gill W. E. Williams W. Burgess A. G. Walkden L. Bottomley
"	The National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	363 230	John Marchbank C. T. Cramp F. N. A. Humphreys M. J. Stapleton

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Großbritannien	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivpersonal)	60 000	J. Bromley D. S. Humphreys
Holland	Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner)	20 701	W. van Delft G. Joustra
"	Centrale Bond van Transportarbeiders (Transportarbeiter)	17 720	A. Kievit J. van 't Hoff G. Zieverink
Italien	Sindacato Tramvieri Italiani (Straßenbahner)	15 000	G. Sardelli
"	Sindacato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)	10 000	G. Sardelli
Lettland	Latvijas Dzelzcelneeku Saveeniba (Eisenbahner)	1 691	Peter Zeibolt
Luxemburg	Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois (Eisenbahner)	5 200	P. le Guen
Norwegen	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	5 200	Alfred Waatvik
"	Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	4 836	Hans Fladeby
"	Norsk Matros- og Fyrbøterunion (Seeleute)	2 000	E. Jacobsen
Österreich	Freier Gewerkschaftsverband Österreichs	36 290	August Forstner Karl Weigl Emmanuel Haim
"	Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner	80 000	Johann Smeykal Karl Winter Bertold König Heinrich Zwenk
Palästina	Railwaymen's Union (Eisenbahner)	500	J. Goldin
Polen	Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej (Eisenbahner)	69 930	Stanistas Sonda Casimir Katchanovsky Adam Kourittowitch Charles Maxamin

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Rumänien	Uniunea Muncitorilor Manuali si Carausi din Porturile Romaniei (Hafenarbeiter)	4 242	Staica Michaelcea Lazár Maglasie
Schweden	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	33 921	F. W. Franzén Axel Löfgren
"	Sveriges Lokomotivmannaförbund (Lokomotivpersonal)	4 892	Anders Borgstedt
"	Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	13 290	Axel Olsson
"	Svenska Eldare-Unionen (Schiffsheizer)	2 500	Sven Lundgren Knut Elmén
Schweiz	Schweizerischer Eisenbahnerverband	36 293	Robert Bratschi J. Kägi
"	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	1 834	Alois Büchi
Spanien	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	6 000	T. Gómez
"	"La Velocidad", Asociación de Chauffeurs y Aspirantes de Madrid (Chauffeure)	2 700	T. Gómez
Tschechoslowakei	Unie Železničnick Zaměstnanců V Československé Republice (Eisenbahner)	38 250	Wilhelm Brodečský Franz Staněk Wenzel Fialka Karl Beran Josef Foff Franz Rambousek Franz Němec Adalbert Relich Josef Cisař
"	Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik	18 894	Ernst Grünzner Eduard Paul
"	Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter im Bereiche der tschechoslowakischen Republik	5 068	Josef Nase
Vereinigte Staaten	International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter)	20 000	Anthony J. Chlopek
		2012 898	

Gäste

GÄSTE.

Deutschland: Zentralverband der Maschinisten und Heizer Deutschlands.
Hugo Scholte.

Finnland: Transportarbeiterverband. *Jochela.*

Schweden: Svenska Sjömansunionen (Seeleute). *W. Eliason* und *N. Olsson.*

Vereinigte Staaten: International Brotherhood of Stationary Firemen, Oilers
and Railway Shop Laborers (Maschinenwärter und Werkstättenpersonal).
Tim. Healy.

* * *

L. Jouhaux, Vize-Vorsitzender des Internationalen Gewerkschaftsbundes.

G. Hähnel, Vertreter der Ortsverwaltung des Allgemeinen Deutschen Verkehrsbundes.

G. Käßler, Sekretär der Bauarbeiter-Internationale.

Dr. Matthaei, Senatsmitglied der Freistadt Hamburg.

Dr. Lampl, Senatsmitglied der Stadt Altona.

* * *

MITGLIEDER DES EXEKUTIVKOMITEES.

Robert Williams, Vorsitzender
Johann Döring, Vize-Vorsitzender
Marcel Bidegaray
Charles Lindley
Josef Tomschik
Edo Fimmen, Generalsekretär
N. Nathans, 2. Sekretär.

* * *

MITGLIEDER DES AUSSCHUSSES.

P. Moltmaker
J. Brautigam.

**INTERNATIONALER
TRANSPORTARBEITER-KONGRESS**

HAMBURG, AUGUST 1924



Eingebrachte Anträge.

1. Beitragspflicht.

Der Kongreß erkläre die Bestimmungen des Statuts über die Höhe der Beitragsleistung an die Internationale Transportarbeiter-Föderation ab 1. Januar 1925 für alle angeschlossenen Organisationen als bindend.

Antrag des Generalrats.

(Dies hebt den Beschluß des Wiener Kongresses auf, wonach Organisationen in Ländern mit niedriger Valuta ein Zehntel des durchschnittlichen Stundenlohnes pro Mitglied und Jahr bezahlen müssen.)

2. Jahrbuch der I. T. F.

Der Kongreß ersucht das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die Herausgabe eines Internationalen Jahrbuches der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu erwägen und beauftragt es gegebenenfalls, dessen Herausgabe vorzunehmen.

Antrag des Generalrats.

3. Vertretung der Dock- und Hafenarbeiter im Generalrat der I. T. F.

Der Kongreß beschließe, den Dock- und Hafenarbeitern eine spezielle Vertretung im Generalrat zu geben.

Antrag der „Fédération Nationale des Ports et Docks“
(Französische Hafenarbeiter).

4. Die Vereinigten Staaten Europas.

Der Hauptvorstand der Seeleute-Föderation, die alle Schiffsleute umfaßt,

gibt in Anbetracht des Umstandes, daß durch das profitgierige Treiben des europäischen Kapitalismus, sowie durch die reaktionäre Haltung der Regierungen der europäischen Länder die Erhaltung des Friedens von Tag zu Tag mehr in Frage gestellt wird,

dem Wunsche Ausdruck,

daß man sich ernstlich mit dem Problem der Errichtung der „Vereinigten Staaten Europas“ befasse, und ersucht alle der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen, zur Verwirklichung

dieser Idee beizutragen, indem sie mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Kräften diesen Gedanken in allen ihrem Einfluß zugänglichen Kreisen verbreiten.

Antrag der „Fédération Nationale des Syndicats Maritimes“
(Französische Seeleute).

5. Die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens und Erhaltung der Arbeitsbedingungen.

In Erwägung der in der Washingtoner Konvention enthaltenen Vorschläge des Internationalen Arbeitsamtes betr. die 48-Stundenwoche fordert der zweijährliche Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sämtliche angeschlossenen Organisationen auf, sich mit allem Nachdruck dafür einzusetzen, daß obenerwähntes Übereinkommen so in Kraft gesetzt wird, wie dies die Interessen der in Betracht kommenden organisierten Arbeiter erheischen. Der Kongreß ist sich bewußt, daß in einigen Ländern Arbeiterkategorien sich Arbeitsbedingungen gesichert haben, die bei einer Durchführung des Übereinkommens ohne Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse eine Verschlechterung erfahren würden. Es ist daher erforderlich, daß die angeschlossenen Organisationen darauf bedacht sind, die in den verschiedenen Ländern bereits bestehenden und von den betreffenden Arbeiterkategorien anerkannten Arbeitsbedingungen zu erhalten.“

Antrag der „National Union of Railwaymen“ (Englische Eisenbahner).

6. Aufrechterhaltung des Achtstundentages.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation treffe im Einvernehmen mit allen angeschlossenen Organisationen die nötigen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Achtstundentages im Transportgewerbe.

Antrag der „Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer“ (Französische Eisenbahner).

7. Der Achtstundentag.

Der Kongreß nehme Stellung zur Frage der Förderung der gesetzlichen Regelung des achtstündigen Arbeitstages in allen Ländern und der Auswirkungen des Abbaues des Achtstundentages für das internationale Proletariat.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

8. Sondersitzung der Binnenschiffer.

Der Kongreß beschließe, während seiner Tagung eine Spezialkonferenz der Binnenschiffer des Kontinents abzuhalten zwecks eingehender Aussprache über die speziellen Berufsfragen der Binnenschiffer und Flößer.

Antrag der ungarischen Transportarbeiter.

9. Sondersitzung der Kraftfahrer.

Der Kongreß beschließe, während seiner Tagung eine Sondersitzung der Kraftfahrer mit nachfolgender Tagesordnung stattfinden zu lassen:

1. Nationale oder internationale Gesetzgebung für den Kraftfahrzeugverkehr.
2. Internationale Melde- und Auskunftstellen für den Berufskraftfahrer.
3. Internationale Berufsabzeichen für Kraftfahrer.

Antrag des „Freien Gewerkschaftsverbandes Österreichs“.

Der Kongreß beschließe, während seiner Tagung eine Sonderkonferenz für das Kraftfahrwesen abzuhalten mit nachfolgender Tagesordnung:

1. Nationale und internationale Gesetzgebung für den Kraftverkehr;
2. Internationale Melde- und Auskunftstellen für Kraftfahrer;
3. Internationale Berufsabzeichen für Kraftfahrer;
4. Gewerblicher und rechtlicher Schutz für Kraftfahrer während ihrer Tätigkeit im Ausland.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

Der Kongreß beschließe, während seiner Tagung eine Spezialkonferenz der Chauffeure abzuhalten.

Antrag des „Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz“.

10. Nichtanerkennung separater Verbände.

Der im Monat August 1924 in Hamburg stattfindende Internationale Transportarbeiterkongreß möge beschließen, daß in den verschiedenen Ländern sowohl die beim Transport- und Verkehrswesen, als auch in den übrigen ähnlichen Zweigen beschäftigten Arbeiter nur eine Organisation bilden können. Im Falle einzelne Gruppen einen separaten Verband bilden, wird dieser weder von der Internationalen Zentrale noch von der Landeszentrale der betreffenden Länder anerkannt.

Antrag der ungarischen Transportarbeiter.

„In Anbetracht des Umschwunges in der Entwicklung des Transportgewerbes und der sich vollziehenden Umschichtung der verschiedenen Gewerkschaften fordert der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die angeschlossenen Verbände auf, als vorbereitende Maßnahmen zu einer Umbildung der Berufsverbände in Industrieverbände alles ihnen notwendig und geeignet Erscheinende zu tun, um national eine gegenseitige enge Zusammenarbeit zu bewerkstelligen und es dem Unternehmertum unmöglich zu machen, aus den zurzeit unter gewissen Transportarbeiterkategorien herrschenden Differenzen Nutzen zu schlagen.

Der Kongreß ersucht Generalrat und Exekutivkomitee, die angeschlossenen Verbände in ihren Bestrebungen nach dieser Richtung mit allen Mitteln zu unterstützen.“

Zusatzantrag der Englischen Transportarbeiter-Föderation.

11. Koalitionsrecht und -freiheit der Eisenbahner.

Der Internationale Kongress der I. T. F. stellt fest, daß in verschiedenen Ländern die Eisenbahner nicht dieselben Koalitionsrechte und -freiheiten besitzen wie die Arbeiter anderer Berufe. Der Kongreß betrachtet es als Aufgabe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die Eisenbahner-Organisationen aller Länder in ihrem Kampfe um völlige Gleichberechtigung der Eisenbahner mit den Genossen der anderen Berufe aufs kräftigste zu unterstützen.

Antrag des „Savez Zeljezničara Jugoslavije“ (Jugoslawische Eisenbahner).

12. Passive Resistenz.

Der Kongreß spreche sich aus über die Anwendung der passiven Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner.

Antrag des „Schweizerischen Eisenbahnerverbandes“.

13. Bremshütten für Güterwagen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation setze sich ein für die Ausrüstung der für den internationalen Durchgangsverkehr zugelassenen Güterwagen mit Bremshütten.

Antrag des „Schweizerischen Eisenbahnerverbandes“.

14. Einrichtung elektrischer Heizung in internationalen Zügen.

Der Kongreß bespreche die Notwendigkeit der Ausrüstung der Personenzüge für den internationalen Durchgangsverkehr mit elektrischer Heizung.

Antrag des „Schweizerischen Eisenbahnerverbandes“.

15. Einführung der automatischen Kuppelung.

Der Internationale Kongreß beauftragt das Büro und den Generalrat der I. T. F., sich weiterhin kräftig für die Einführung der automatischen Kuppelung einzusetzen.

Antrag der „Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer“ (Französische Eisenbahner) und des „Schweizerischen Eisenbahnerverbandes“.

16. Signalwiederholung.

Das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wird beauftragt, auf die Einführung der Signalwiederholung mit obligatorischer Anzeige auf dem Geschwindigkeitsmesser hinzuwirken.

Antrag der „Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer“ (Französische Eisenbahner).

17. Durchgehende Bremsen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation setze sich ein für allgemeine Einführung durchgehender Bremsen in sämtlichen Zügen.

Antrag der „Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer“ (Französische Eisenbahner).

18. Elektrifizierung der Eisenbahnen.

Der Kongreß wolle eine Kommission ernennen, welche die Aufgabe hat, auf dem nächsten Kongreß über die Einwirkung der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen des Personals und über die einzunehmende Stellung Bericht zu erstatten.

Antrag der „Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel“ (Holländische Eisenbahner und Straßenbahner).

19. Beziehungen zwischen den verschiedenen Transportunternehmungen.

Der Internationale Kongreß beschließe die Einleitung einer Untersuchung über die Beziehungen zwischen den verschiedenen Transportunternehmungen in Erwägung der Entwicklung des Autotransportes und besonders hinsichtlich des Rechtsschutzes für das Personal.

Er wolle sich zu nachstehenden Punkten äußern:

1. Bevorzugung solcher Unternehmungen, die am billigsten und zweckmäßigsten befördern, da dies im Allgemeininteresse gelegen ist.
2. Dies kann erst beurteilt werden, wenn die der Transportindustrie auferlegten Betriebslasten gleichmäßig auf die verschiedenen Transportmittel verteilt werden.
3. Deshalb sollen die Autobus- und Frachtauto-Unternehmungen in gleichem Maße wie die Eisen- und Straßenbahnen zur Tragung der Straßenunterhaltungskosten herangezogen werden.
4. Für diese Beförderungsmittel sollen ähnliche Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden, wie sie für den Eisen- und Trambahnverkehr gelten.
5. Für das Personal der Autobus- und Frachtautolinien sollen die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen sowie die Unterstützungseinrichtungen im Falle von Krankheit usw. in gleicher Weise eingeführt werden wie beim Personal der Eisen- und Trambahnen.

Antrag der „Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel“ (Holländische Eisenbahner und Straßenbahner).

20. Mindesteinkommen für Hafentarbeiter.

Der Kongreß der I. T. F. nehme Stellung zur Frage der Sicherung eines Mindesteinkommens (Existenzminimum) für Hafentarbeiter.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

21. Unfallverhütung und -versicherung.

Der Internationale Kongreß behandle die Unfallverhütungs- und -versicherungsforderungen unter besonderer Berücksichtigung der Hafendarbeit.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

22. Traglasten für Hafen- und Transportarbeiter.

Der Kongreß spreche sich dahin aus, daß Traglasten allgemeiner Art für Hafen- und Transportarbeiter per Stück 75 Kilo nicht übersteigen dürfen.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

23. Laden und Löschen durch Schiffsmannschaften.

Der Kongreß behandle die Frage der Mitarbeit der Schiffsmannschaften beim Löschen bzw. Laden von Schiffen.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

Erster Tag.

Donnerstag, den 7. August 1924.

Vormittagssitzung.

Eröffnung des Kongresses.

Präsident *Robert Williams* (England) erklärt um 10½ Uhr vormittags den Kongreß für eröffnet und teilt mit, daß als Gäste anwesend sind: Kollege *Haehnel* für die Hamburger Ortsverwaltung des Deutschen Verkehrsbundes und des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, Senator Dr. *Matthaei* als Vertreter des Hamburger Senats, sowie Dr. *Lampl* als Vertreter der Stadt Altona. Der Präsident heißt diese Gäste im Namen des Kongresses willkommen und erteilt ihnen das Wort zur Begrüßung.

Begrüßungen.

Haehnel: Im Auftrage der Hamburger Ortsverwaltung des Deutschen Verkehrsbundes sowie des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes heiße ich die Vertreter der Transportarbeiterorganisationen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Hamburg herzlich willkommen. Hamburg ist für die Transportarbeiterbewegung historischer Boden. Schon früh sind hier Organisationen der Transportarbeiterschaft zur Wahrung und Verteidigung der Arbeiterinteressen entstanden, doch erst der am 21. November 1896 ausgebrochene Streik der Hamburger Hafenarbeiter hat diese organisatorischen Bestrebungen gekräftigt und die Basis für die heutigen Transportarbeiterorganisationen gelegt. Damals war es der englische Genosse *Tom Mann*, der einen besonders aktiven Anteil an dem Streik genommen und der Arbeiterschaft zugerufen hat: Organisiert Euch! Unsere Regierung hat *Tom Mann* damals wegen seiner Tätigkeit des Landes verwiesen, aber sie vermochte dadurch nicht zu verhindern, daß die Arbeiter dem Rufe *Tom Manns* folgten und feste Organisationen schufen. Dieser Streik hat damals auch zu der Gründung der Hamburger Großeinkaufsgesellschaft geführt, die sich in der Zwischenzeit zu einem riesigen Unternehmen entwickelt hat. Die deutschen Gewerkschaften stehen zurzeit in der

schwersten aller Krisen. Große Arbeitermassen sind indifferent geworden, und gleichzeitig richten die Unternehmer einen konzentrierten Angriff auf die Arbeiterschaft. Trotzdem kann festgestellt werden, daß sich die Gewerkschaftsbewegung zu behaupten weiß und auf dem Wege der Neuerstarkung ist. Die Hamburger Arbeiterschaft freut sich, daß die Organisationen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ihre Vaterstadt als Kongreßort gewählt haben und wünscht den Delegierten erfolgreiche Arbeit.

Senator Dr. Matthaei: Im Namen des Senats der Freistadt Hamburg heiße ich die Vertreter der Transportarbeiterschaft willkommen. Es ist uns eine Freude, Sie in unserer alten Hafen- und Handelsstadt begrüßen zu dürfen. Hamburg ist als Unternehmerin großer Erwerbsbetriebe an Ihren Verhandlungen auch unmittelbar interessiert. Ebenso wird die Regierung des Hamburger Senats Ihre Arbeiten mit großem Interesse verfolgen, da, wie aus der Tagesordnung und den gestellten Anträgen hervorgeht, wichtige Punkte zur Beratung stehen. Ich verweise hier nur auf die heiß umstrittene Frage des Achtstundentages, die Sicherung eines Existenzminimums für die unständigen Hafenarbeiter, die Frage der Unfallverhütung usw.

Der Kongreß fällt in eine Zeit von ganz besonderer Bedeutung. Zehn Jahre lang hat der Weltkrieg die Welt zerrüttet. Jetzt endlich sehen wir einen Hoffnungsschimmer, der auf die Wiederkehr endgültigen Friedens hinweist. Wie Sie wissen, tagt zurzeit in London eine Konferenz der Vertreter der ehemals kriegführenden Länder. Möge es dem heißen Bemühen der Staatsmänner aller beteiligten Länder gelingen, erfolgreiche Arbeit zu leisten und die Grundlage für einen wirklichen und dauernden Frieden zu schaffen. Hieran sind auch die Arbeiter ganz besonders interessiert. Das Gespenst der Arbeitslosigkeit kann nur zurückgescheucht werden, wenn endlich wieder ein friedlicher Ausgleich stattfindet. Erst dann wird es auch wieder möglich werden, Köpfe und Zeit für die sozialen Arbeiten frei zu bekommen. Ich hoffe, daß die Delegierten neben der Kongreßarbeit auch Gelegenheit finden werden, sich der Schönheiten unserer Stadt zu freuen und möchte wünschen, daß die anwesenden ausländischen Delegierten bei ihrer Rückkehr die Gewißheit mitnehmen, daß Deutschland aufrichtig den Frieden wünscht.

Senator Dr. Lampl: Im Namen und im Auftrage der preußischen Nachbarstadt Altona habe ich die Ehre, die Internationale Transportarbeiter-Föderation herzlich willkommen zu heißen. Nicht immer ist es den deutschen Behörden angenehm gewesen, wenn Angehörige der internationalen Transportarbeiterbewegung nach Deutschland gekommen sind. Ich erinnere nur daran, wie englische Delegierte, als sie im Jahre 1896 zu den Hamburger Arbeitern sprechen wollten, von den deutschen Behörden verfolgt und zwangsweise wegtransportiert wurden. Mit allen Mitteln wurde damals eine gemeinsame Verständigung der Arbeiter verschiedener Länder verhindert. Der

neue Volksstaat hat seine Grenzen gerne Ihren Beratungen geöffnet. Die Anwesenheit amtlicher Vertreter sei Ihnen ein Zeichen für das gute Verhältnis, das heute zwischen Behörden und Arbeiterschaft in Deutschland besteht. Das neue Deutschland hat im Gegensatz zu dem alten Polizeistaat die gemeinnützige Bedeutung der Gewerkschaften anerkannt. Ich hoffe, daß es auch in allen andern Ländern gelingt, die Gewerkschaften zu einem bedeutenden und einflußreichen Faktor zu machen. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation wird, wenn sie einig ist, ein gewichtiges Wort über Krieg und Frieden mitzureden haben und kann die weitere Entwicklung hervorragend beeinflussen. Mit ganz besonderer Freude erfüllt es mich, unter den dem Kongreß vorgelegten Anträgen den Antrag der französischen Seeleute-Föderation zu finden. Ich sehe in ihm einen Ausdruck starker Friedensliebe und bin überzeugt, daß dieser in den weitesten Kreisen Deutschlands besonderen Beifall findet. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hat eine historische Bedeutung erlangt. Möge dieser Kongreß dazu beitragen, daß sie im Interesse ihrer Mitglieder ihre Mission erfüllen kann.

Präsident Williams : Vom Internationalen Gewerkschaftsbund ist dem Vorstand mitgeteilt worden, daß der erste Vorsitzende, *Purcell*, und der zweite Vorsitzende, *L. Jouhaux*, beauftragt worden sind, den Internationalen Gewerkschaftsbund auf unserm Kongreß zu vertreten. Beide Gäste sind noch unterwegs und werden später Gelegenheit erhalten, den Kongreß zu begrüßen. Im Namen des Kongresses spreche ich dem Kollegen *Haehnel* und den beiden Senatoren *Dr. Matthaei* und *Dr. Lampl* den Dank für die dem Kongreß entgegengebrachten Wünsche aus und bitte die Delegierten, diesem Dank durch Erheben von den Sitzen Ausdruck zu geben. (Die Delegierten erheben sich.)

Eröffnungsrede des Präsidenten Robert Williams.

Werte Delegierte !

Im Namen des Exekutivkomitees und des Generalrats heiße ich Sie alle in dem großen Schiffahrtszentrum Hamburg willkommen.

Seit dem vor zwei Jahren in Wien stattgefundenen Kongreß waren die Transportarbeiter ebenso wie andere Sektionen der Arbeiterklasse zahlreichen und verschiedenen Prüfungen ausgesetzt. Der hauptsächlichste Teil des Kampfes für die Behauptung aller im Kriege sowohl als auch unmittelbar nach dem Kriege gesicherten Errungenschaften ist den deutschen Kameraden und Kollegen zugefallen.

In Deutschland lebte zweifellos in der Folgezeit der politischen Revolution 1918 und 1919 ein Wille zur politischen und wirtschaftlichen Demokratie. Hätte das Land selbst über seine weitere Entwicklung bestimmen können und wäre in seine Verhältnisse nicht von außerhalb eingegriffen worden, so würde Deutschland unfraglich in großem Maße zum wirklich

sozialen und wirtschaftlichen Aufbau beigetragen haben. Der sogenannte „Friedensvertrag“ von Versailles, diktiert vom Haß und dem Verlangen nach uneingeschränkter Macht auf Seiten der „siegreichen“ Alliierten, hat Deutschland einen Kontrakt aufgezwungen, der alles andere als ein „Vertrag“ ist und von dem wir jetzt alle wissen, daß seine Erfüllung eine Unmöglichkeit darstellt.

Die phantastischen Reparationsforderungen würden, wenn überhaupt erfüllbar, innerhalb zweier Jahrzehnte dazu geführt haben, Deutschland zu der dominierenden Industriemacht Europas zu machen. Ein großer Teil der Arbeitslosigkeit, die wir in England erleiden mußten und noch erleiden, ist der Tatsache zuzuschreiben, daß ein wirklicher Friede und eine innere Verbindung der Nationen, von denen jede einzelne zum Wohlsein der andern beiträgt, fehlt.

Unzufrieden mit den als Reparation bestimmten Sachlieferungen hat die Reparationskommission zu Beginn des Jahres 1923 eine militärische Besetzung großer Industrie- und Transportzentren in Deutschland beschlossen. Französische, belgische und italienische Militär-Autoritäten versuchten, das deutsche Proletariat zur Unterwerfung zu zwingen und es mittels Tanks, Maschinengewehre und Bajonette gefügig zu machen. Nicht minder als die alliierten Militaristen und Chauvinisten sind die deutschen Finanzmänner und Kapitalisten zu tadeln. Sie haben die deutsche Geldentwertung bis zum äußersten zu ihrem eigenen Vorteil und zum Nachteil der deutschen Arbeiterklasse ausgenutzt. Die englischen Delegierten erfüllt es mit einiger Genugtuung, daß ihre verschiedenen Regierungen — größtenteils dank der Propaganda und Aktion der Arbeiterklasse — von einer Beteiligung an der unrechtmäßigen und ungesetzlichen Besetzung von Ruhr und Rhein und anderen deutschen Industrie- und Transportzentren abgehalten werden konnten.

Was die Internationale Transportarbeiter-Föderation angeht, so hat sie mindestens ebenso nachdrücklich wie jedes andere internationale Sekretariat gegen die systematischen Bemühungen protestiert, deren Zweck es war, die Moral der deutschen Arbeiterklasse zu untergraben, den Achtstundentag zu beseitigen, das Koalitionsrecht aufzuheben und die Gewerkschaftsbewegung zu zertrümmern. Als Internationalisten sollten wir begreifen, daß eine ernsthafte Schlappe, die der Gewerkschaftsbewegung eines Landes zugefügt wird, namentlich wenn es sich um ein Land von der Bedeutung Deutschlands handelt, weittragende Folgen für die Gewerkschaftsbewegung überhaupt haben muß.

Seit Versailles sind die Illusionen im Verfliegen, und diese Entwicklung hat sowohl in Frankreich als in England zur Bildung von Regierungen geführt, die beide — unter dem Druck der Tatsachen — erkennen, daß Deutschlands Leistungsfähigkeit eine Grenze hat. Viele von uns sind alles andere als begeistert über den Sachverständigenbericht des Dawes-Komitees. Im großen und ganzen widerspiegelt dieser die Auffassungen nicht der überwiegenden Volksmasse der betreffenden Länder, nämlich der Arbeiterklasse, sondern der bürgerlichen Volkswirtschaftler, der Finanzmänner und Kapitalisten. Zweifellos handelt die englische Regierung MacDonald und die

französische Regierung Herriot korrekt, indem sie sich für die Stabilisierung der Verhältnisse in Europa einsetzen, aber es ist zu befürchten, daß diese Stabilisierung zu einem zu hohen Preise erkaufte wird. Ich bin z. B. davon überzeugt, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation in keiner Weise die geplante Entstaatlichung der deutschen Reichsbahnen und deren Unterstellung unter die Verwaltung alliierter Kapitalisten und Finanzmänner gutheißen kann. Die internationale Arbeiterklasse kann auch nicht das Recht oder die Notwendigkeit anerkennen, daß den Löhnen des deutschen Eisenbahnpersonals eine Grenze gezogen wird oder daß die Lebensnotwendigkeiten des deutschen Volkes mit Steuern belegt werden, damit die wirtschaftlichen und finanziellen Ansprüche der Weltkapitalisten und Weltfinanzmänner erfüllt werden können. Jede von Deutschland aufzubringende Leistung sollte von jenen Großindustriellen getragen werden müssen, die sowohl aus dem Kriege wie aus der Inflation ungeheure Gewinne gezogen haben. Das Verschwinden der inneren Schulden setzt Deutschland in den Stand, die zerstörten Gebiete in Frankreich und Belgien wieder aufzubauen, und wenn dies erfolgt ist, so wäre es — wenigstens nach meiner Meinung — besser, durch die Frage weiterer Gutmachungen ebenso wie durch die Frage der interalliierten Schulden einen Strich zu ziehen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß derartige Sachleistungen, wie sie Deutschland bereits gemacht hat, in erster Linie zu einer Herabsetzung der wirtschaftlichen Lage der deutschen Arbeiter und hernach zu einer Vermehrung der Arbeitslosigkeit und einer Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Arbeiter in den alliierten und neutralen Staaten führen.

Die Durchführung des Dawes-Gutachtens würde weitere Verschlechterung der Reallöhne der deutschen Arbeiter und möglicherweise Verlängerung der Arbeitszeit zur Folge haben. Das würde zugleich verhängnisvolle Folgen auf die Arbeiterklasse aller Länder Europas und wahrscheinlich auch Amerikas und selbst der entferntesten Weltteile haben. Man wundert sich, warum die Leiter der internationalen Arbeiterbewegung so begeistert dem Dawesbericht, der doch ein Bericht ausgesprochener Finanzmänner ist, zugestimmt haben, statt selbst eine eingehende Untersuchung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit Deutschlands und der Frage der Reparationen und der interstaatlichen Schulden vom Standpunkt der Arbeiterklasse zu machen. Es scheint, daß wir nur zu sehr beflissen sind, den Rat und die Vormundschaft bürgerlicher Wirtschaftler und Finanzsachverständiger anzunehmen, statt als unabhängige Arbeiterklasse unseren eigenen Standpunkt zu Angelegenheiten zu präzisieren, die für die Arbeiter und deren Frauen und Kinder so einschneidend sind.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hat alles getan, was in ihren Kräften stand, um die deutschen Gewerkschaftsorganisationen während ihrer harten Prüfungen zu erhalten. Nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Organisationen wurden Extrabeiträge aufgebracht, um den deutschen Organisationen in der Stunde der größten Not und Gefahr beizustehen. Infolge der Bedrohungen, denen Deutschland seit dem Waffenstillstand ausgesetzt ist, macht die nationalistische Bewegung Fortschritte, und die Verzweiflung hat breite Schichten der organisierten

Arbeiter zu der Kommunistischen Partei und der Roten Gewerkschafts-internationale getrieben. Es ist deshalb unsere Pflicht, alle in unserer Kraft liegende Hilfe zu gewähren, um die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die ihr angeschlossenen Organisationen in Deutschland und anderswo zu stärken.

Was die Mitgliederzahl angeht, so haben wir da und dort Rückgänge zu verzeichnen, die in erster Linie politischen Meinungsverschiedenheiten und ferner der in den Reihen der Transportarbeiterschaft herrschenden Arbeitslosigkeit zuzuschreiben sind. Aber betrachten wir die Entwicklung im allgemeinen, so ist festzustellen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation enorme Fortschritte macht. Das gilt namentlich hinsichtlich der Neuanschlüsse. Im Namen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation heiße ich alle neu angeschlossenen Organisationen ohne Unterschied willkommen. Wir hoffen, daß der Kontakt mit uns diese davon überzeugt, daß die Wahrung internationaler Verbindungen notwendig ist. Ohne Selbstüberhebung können wir sagen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation unter allen internationalen Berufssekretariaten an erster Stelle steht. Sie hat den stärksten Mitarbeiterstab, veröffentlicht bei weitem die meisten Berichte und Dokumente, und ihre Tätigkeit und die Führung der Propaganda ist, alles in allem genommen, hervorragend.

Unter unseren verschiedenen Sektionen haben wir da und dort Rückschläge gehabt. Wo die wirtschaftlichen Verhältnisse es jedoch irgendwie erlaubten, sind die Arbeiter zum Gegenangriff gegen die Unternehmer übergegangen und versuchen mit Erfolg die ihnen in den letzten zwei oder drei Jahren abgezwungenen Konzessionen zurückzugewinnen.

Was die Frage des Beitrages angeht, so ersucht Sie das Exekutivkomitee um Annahme einer Empfehlung, die nur billig und gerecht ist. Seit der Wiederherstellung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im Jahre 1919 waren wir gegenüber den Ländern mit schlechter Valuta ziemlich großmütig, bisweilen sogar zu großmütig. In Wien versuchten wir die Einführung eines Systems, das der Ungleichheit der Währungen Rechnung tragen sollte. Indessen hat sich dieses Hilfsmittel nicht als zweckmäßig erwiesen, und deswegen wird an die angeschlossenen Organisationen aller Länder der Appell gerichtet, die Beiträge in holländischer Währung oder dem entsprechenden Betrage der eigenen Landeswährung zu leisten. Es muß daran erinnert werden, daß der Hauptteil der Verwaltungsausgaben auf ein Land entfällt, in dem die Preise hoch sind. Die Gehälter unserer Beamten, die Miete unserer Räume, die allgemeinen Verwaltungskosten müssen durch auf entsprechende Grundlage gestellte Beiträge bestritten werden. Es ist daher zu hoffen, daß die angeschlossenen Organisationen aller Länder die Empfehlungen des Exekutivkomitees annehmen und sie nach gefaßter Entscheidung loyal ausführen werden.

Der gedruckte Tätigkeitsbericht liegt zusammen mit dem Kassenbericht vor Ihnen. Der Bericht enthält Tabellen, Karten und statistische Angaben, die für alle uns angeschlossenen Organisationen von großem Nutzen sein werden. Ich bin überzeugt, in Ihrer aller Namen zu handeln, wenn ich dem

Personal unseres Büros für die Vorbereitung dieses Dokuments die Anerkennung ausspreche. Der Bericht rechtfertigt alles, was ich vorhin hauptsächlich der bewundernswerten Arbeit unserer Organisation gesagt habe.

Der Bericht beschäftigt sich mit vielen Angelegenheiten, von denen einige in hohem Maße umstritten sind. So wird im Bericht beispielsweise die in Berlin zwischen Delegierten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der russischen Transportarbeiterverbände stattgefundene Konferenz erwähnt. Diese Konferenz hatte zum Zweck, zu untersuchen, was unternommen werden könnte, um der drohenden Kriegsgefahr zu begegnen und einen Kampf gegen Reaktion und Faschismus auf der Grundlage einer Einheitsfront aller Transportarbeiter zu organisieren. Es wurde ein vorläufiges Abkommen erreicht, das dem Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation empfohlen werden sollte. Die russischen Delegierten und ihre Verbündeten von der Roten Gewerkschaftsinternationale waren offenbar mehr geneigt, eine Politik der Propaganda zu treiben als wirksame Anstrengungen zu machen, um den Gefahren der Gegenrevolution, Krieg und fortschreitendem Faschismus, zu begegnen. Der Generalrat war der Auffassung, daß die erste Initiative zu einem Zusammenarbeiten mit der russischen Gewerkschaftsbewegung vom Internationalen Gewerkschaftsbund auszugehen habe und zunächst ein Abkommen zwischen dieser Organisation und dem Rat des Allrussischen Gewerkschaftsbundes zustande gebracht sein müßte. Die Hoffnung erscheint berechtigt, daß in Ausführung eines auf dem Wiener Kongreß des I. G. B. auf Anregung der englischen Delegation gefaßten Beschlusses in absehbarer Zeit eine Vereinbarung getroffen wird, die vor allem die russische Gewerkschaftsbewegung in Kontakt mit der westeuropäischen Bewegung bringen wird und die geeignet sein würde, die Fortsetzung der Feindseligkeit und die Erweiterung der Zersplitterung wegen der Rivalität zwischen Moskau und Amsterdam zu verhindern. Auf der jüngsten Sitzung des Exekutivkomitees in London wurde eine Mitteilung von der Roten Gewerkschaftsinternationale empfangen, die eine allumfassende Konferenz hier in Hamburg anregt. Diese Konferenz soll feststellen, ob eine Einheit zwischen unsern eigenen Organisationen und den russischen Transportarbeiterorganisationen erreicht und auch die Einheit in jenen Ländern wieder hergestellt werden könnte, wo die Zersplitterung eingetreten ist. Unglücklicherweise konnte das Exekutivkomitee nicht zu einer Verständigung über diese Angelegenheit kommen, doch bin ich persönlich fest davon überzeugt, daß, sei es in einem Jahre, sei es in zehn Jahren, wir in Harmonie mit der russischen Gewerkschaftsbewegung zusammenarbeiten müssen. In vielen Ländern hat sich unsere Mitgliedschaft vermindert. In einigen Fällen auf weniger als ein Fünftel des vor fünf Jahren erreichten Mitgliederstandes. Zehntausende Gewerkschafter lehnen es ab, sich sowohl mit dem Teil, der die Politik von Moskau, als dem Teil, der die Politik von Amsterdam befolgt, zu verbinden. Diese erklären: wir wollen mit keinem der beiden Teile solange etwas zu tun haben, ehe die Organisation nicht auf dem Grundsatz der Nützlichkeit für die Arbeiterklasse, statt auf der Grundlage angenommener Doktrinen erfolgt. In der Tat müssen wir eine alle umfassende Internationale haben. Im gegenwärtigen

Augenblick ist der größte Teil unserer Bemühungen auf Westeuropa sowie auf die Länder des nahen europäischen Ostens beschränkt. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation muß jedoch mehr und mehr eine weltumspannende Bewegung werden. Wir sind bereits im Begriffe, in Amerika Fortschritte zu machen und unseren Verhandlungen wird mindestens ein Amerikaner beiwohnen. Aber auch die Einbeziehung der Organisationen des ganzen amerikanischen Kontinents ist noch nicht hinreichend. Da ist die Frage des fernen Ostens und der sogenannten inferioren Rassen, die mit ihrem tiefen Lebensstandard eine ständige Bedrohung des Standards bilden, den wir in langen Anstrengungen im westlichen Europa erreicht haben.

Während der Woche werden wir uns selbst in drei Sektionskonferenzen teilen: Eisenbahner und Straßenbahner; Seeleute; Dockarbeiter, Straßentransportarbeiter und Arbeiter der Binnenschifffahrt. Es ist nur richtig, daß wir diesen drei Hauptsektionen Gelegenheit geben, sektionsweise über ihre Angelegenheiten zu beraten und zu berichten. Wir müssen uns aber auch vor einer Übertreibung in dieser Hinsicht hüten. So könnte sich beispielsweise die Eisenbahner-Konferenz leicht in Untersektionen aufteilen und besondere Konferenzen für die Angelegenheiten des Lokomotivpersonals, des Zugpersonals, des Kanzleipersonals und so endlos weiter, abhalten. Dieselbe Gefahr könnte bei den andern Sektionen drohen. Es ist nur natürlich, daß Chauffeure, Straßentransportarbeiter, Dockarbeiter und Binnenschiffer die Kenntnis der wirtschaftlichen Verhältnisse gleicher Arbeiterkategorien in andern Ländern für notwendig halten, aber das ist mehr eine Angelegenheit statistischer Untersuchungen und Erhebungen als von Zusammenkünften auf internationalen Kongressen. Eine der Schwierigkeiten, auf die das Büro immer wieder stößt, besteht darin, daß, wenn ausführliche Fragebogen verschickt sind, die Antworten häufig ausbleiben oder nur ungenügend sind. Das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation kann natürlich nicht mehr Informationen autoritativen Charakters veröffentlichen, als es von den angeschlossenen Organisationen erhält.

Die britische Delegation schlägt vor, Methoden festzusetzen über die Art und Weise, wie am zweckmäßigsten ein Zusammenarbeiten der verschiedenen Organisationen innerhalb der einzelnen Länder erreicht wird. Die aktiveren Teile in unserer Bewegung treten für die Schaffung wirksamer Organisationsmethoden auf der Basis der Industrie ein. Natürlich darf dies nicht zur Errichtung schwerfälliger bürokratischer Organisationen führen, die die Autonomie und die Initiative der einzelnen Sektionen zerstören. Jedenfalls wird eine wirksamere Gruppierung zum Zwecke der Kampfführung für uns infolge der Entwicklung und der Konsolidierung des Kapitalismus in dem Transport- und Verkehrsgewerbe mehr und mehr zum Zwang.

Alle diese Fragen werden nach meiner Überzeugung während der Kongreßtagungen in eingehender und sachlicher Weise diskutiert werden, und ich vertraue, daß mir meine Aufgabe ebenso wie bei anderen Gelegenheiten erleichtert wird durch die Nachsicht, den guten Willen und die Duldsamkeit jedes einzelnen der hier anwesenden Delegierten.

* * *

Geschäftliche Mitteilungen und Wahl des Büros.

Edo Fimmen (Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation): Ich muß dem Kongreß mitteilen, daß Kollege *Bidegaray*, der das Referat über die Frage der Sozialisierung der Transportbetriebe halten soll, unmittelbar nach seiner Ankunft in Hamburg erkrankt ist. Die Kongreßleitung hat Vorsorge dafür getroffen, daß das Referat nicht ausfällt. Weiter habe ich mitzuteilen, daß von folgenden Organisationen bisher Nachricht eingegangen ist, daß sie verhindert sind, eigene Vertreter zu schicken. Es sind die Organisationen der Transportarbeiter Irlands, der Eisenbahner Italiens, der Lokomotivführer Norwegens, der Eisenbahner Luxemburgs und der norwegischen Seeleute. Die meisten dieser Organisationen haben ihr Mandat anderen anwesenden Delegierten übertragen.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung „*Wahl des Kongreßbüros*“ ist vorgeschlagen, die Kongreßleitung aus den Mitgliedern des Exekutivkomitees zu bilden, da hierdurch die Kongreßarbeiten wesentlich gefördert würden.

Der Kongreß erklärt sich mit dem Vorschlag einverstanden.

Wahl der Mandatprüfungskommission.

Präsident Williams: Ich schlage vor, die Mandatprüfungskommission aus folgenden Delegierten zu bilden: *H. Jochade* (Deutscher Eisenbahnverband), *Brautigam* (Holländischer Transportarbeiterverband), *Cramp* (Englischer Eisenbahnverband N. U. R.) (*Angenommen.*)

Geschäftsordnung.

Präsident Williams: Das Exekutivkomitee schlägt vor, die Verhandlungszeit wie folgt festzusetzen: Von 9,30 Uhr vormittags bis 1 Uhr mittags und von 2,30 Uhr bis 5,30 Uhr nachmittags. (*Angenommen.*)

Präsident Williams: Ich schlage dem Kongreß weiter vor, die Punkte 5 (Geschäftsbericht des Exekutivkomitees) und 6 (Kassenbericht) zusammen zu behandeln und unmittelbar im Anschluß daran das Referat Fimmens über die internationale Lage entgegenzunehmen und damit den Antrag 4 der französischen Seeleute-Föderation (Vereinigte Staaten Europas) zu verbinden. Die Anträge 5, 6 und 7, die alle auf den Achtstundentag Bezug haben, werden mit dem Punkt 8 der Tagesordnung (Aufrechterhaltung des Achtstundentags) behandelt, während die Anträge 9 und 11 bis 23 zweckmäßigerweise an die Gruppenkonferenzen verwiesen werden. Den Anträgen auf Abhaltung besonderer Konferenzen der Gruppe der Binnenschiffer und der Kraftfahrer ersuche ich zu entsprechen.

Guinhard (Französischer Transportarbeiterverband): Ich schlage vor, die Behandlung der Punkte 5 und 6 bis zum Eintreffen der Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes zurückzustellen.

Präsident Williams: Unsere Bereitschaft, mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund zusammenzuarbeiten, ist nicht anzuzweifeln, ich muß aber darauf aufmerksam machen, daß wir eine unabhängige Organisation sind und unsere Arbeit selbständig erledigen müssen. Die Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes erscheinen als Gäste, nicht als Delegierte.

Le Guen (Französischer Eisenbahnerverband): Ich bitte, dem von Guinhard gestellten Antrag zu entsprechen. Ich bin der Auffassung, daß der Kongreß Wert darauf legen müßte, die Auffassung der Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes über den Tätigkeitsbericht kennen zu lernen.

Cramp (Englischer Eisenbahnerverband N. U. R.): Ich schließe mich der Auffassung des Präsidenten an. Der Kongreß hat nur den Wünschen der Vertreter des Transportgewerbes Rechnung zu tragen, und obgleich die Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes unsere Freunde sind, möchte ich nicht, daß unsere Verhandlungen von ihnen beeinflußt werden. Was die vom Präsidenten vorgeschlagene Behandlung der dem Kongreß vorliegenden Anträge angeht, so weise ich darauf hin, daß sich unter diesen auch ein Antrag der englischen Eisenbahner zur Frage des Achtstundentags befindet, der für uns von großer Bedeutung ist. Wir haben uns in langen Kämpfen Arbeitsbedingungen zu sichern gewußt, die bei einer Durchführung des Washingtoner Abkommens wesentlichen Verschlechterungen ausgesetzt sind. Aus diesem Grunde halten wir es für geboten, daß der Kongreß ausdrücklich betont, daß die Durchführung des Washingtoner Abkommens keine Verschlechterung in den bestehenden Arbeitsbedingungen mit sich bringen darf. Wir wünschen daher, daß die von meiner Organisation vorgelegte Resolution vom Kongreß besonders behandelt wird.

Scheffel (Deutscher Eisenbahnerverband): Die deutsche Delegation empfiehlt, dem Wunsche der französischen Kameraden Rechnung zu tragen. Es ist richtig, daß Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes nicht befugt sind, diktatorisch in unsere Verhandlungen einzugreifen. Das würden wir uns auch verbitten. Das ist aber wohl auch gar nicht die Absicht der Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes. Wir betrachten es als einen Akt der Toleranz und der Kollegialität, den Bericht in Gegenwart der Delegierten des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu besprechen und sind der Meinung, daß wir wohl einige andere Punkte zuvor behandeln können.

Ben Tillett (Englischer Transportarbeiterverband): Der Wunsch der deutschen und französischen Delegierten ist mir unverständlich, aber wenn es möglich sein würde, dem Wunsche zu entsprechen, wäre es wohl am besten, die Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes abzuwarten.

Edo Fimmen: Das Exekutivkomitee ist der Meinung, daß der Kongreß selbst über den Tätigkeitsbericht zu beschließen habe. Wir haben den Internationalen Gewerkschaftsbund ebenso wie die Internationalen Berufssekretariate eingeladen, und so sehr wir auch entschlossen sind, dem Internationalen Gewerkschaftsbund unsere Freundschaft zu erweisen, so wenig können wir bis zum Eintreffen der Vertreter warten. Um aber den geäußerten Wünschen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen, schlägt das Exekutivkomitee vor, heute nachmittag zunächst einen andern Punkt der Tagesordnung in Behandlung zu nehmen und mit der Besprechung des Tätigkeitsberichts bis morgen vormittag zu warten. (*Allgemeine Zustimmung.*)

Präsident Williams: Ich habe dem Kongreß noch mitzuteilen, daß die englische Delegation gegen den vorliegenden Antrag 10 betreffend Nichtanerkennung separater Verbände in der von dem ungarischen Transportarbeiterverband vorgelegten Form nicht einverstanden sein kann und dazu einen Zusatzantrag gestellt hat, der im Laufe des Nachmittags noch zur Verteilung kommt. Wir treten jetzt in die Mittagspause ein.

Erster Tag.
Donnerstag, den 7. August 1924
Nachmittagssitzung

Präsident Williams : Wir beginnen mit der Behandlung des Punktes 7 der Tagesordnung :

Referat über die internationale Lage.

Von Edo Fimmen.

Kameraden!

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fällt diesmal in einen Zeitpunkt, der aus mehr als einem Grund Veranlassung gibt, die derzeitige Weltlage und die Ausblicke, die sie für die Arbeiterklasse bietet, gemeinsam zu prüfen. Sind wir doch als Vertreter des überwiegenden Teils der organisierten Transportarbeiter während einer Reihe von Tagen zusammen, die lebendig an jene andern, nun zehn Jahre zurückliegenden Tage erinnern, als die Welt durch das ruchlose Regime der herrschenden Klasse in Brand gesteckt wurde, und versuchen doch im selben Augenblick nur wenige Stunden von hier, in London, die Vertreter dieser selben Klasse ernsthaft, das wichtigste Problem, das die Hinterlassenschaft des Weltkrieges aufgeworfen hat, nämlich das der Zahlung der Kriegskosten auf der Grundlage des sogenannten Sachverständigenberichts zu lösen und endgültig zu regeln.

Als ich vor nun bald zwei Jahren gelegentlich des Wiener Kongresses eine Darstellung von dem internationalen Zustand in jenem Zeitpunkt gab, waren die Ausblicke für die Arbeiterklasse alles andere als günstig.

Sowohl auf politischem als auf wirtschaftlichem Gebiet hatte die Reaktion ihren Siegesmarsch bereits angetreten. In so gut wie allen Ländern war die Arbeiterklasse vor zwei Jahren schon den ernstesten Verfolgungen ausgesetzt. In den Balkanstaaten, Griechenland, Südslawien, Bulgarien, Rumänien, in den russischen Randstaaten Finnland, Estland, Lettland Litauen, sowie in Ungarn, Spanien, Italien, Polen, Deutschland — überall rächte sich die Bourgeoisie, sei es mit Gesetzesparagraphen, sei es ganz offen mit rauher Gewalt, für die Angst und den Schrecken, die sie in den letzten Monaten 1918 und in der ersten Hälfte 1919 ausstehen mußte, als es

inen Augenblick schien, es würden die Arbeiter nicht nur in Rußland, sondern auch in andern Ländern ein für allemal mit ihren Ausbeutern abrechnen.

Hand in Hand mit dieser politischen Reaktion ging die Reaktion auf wirtschaftlichem Gebiet. In allen Ländern versuchte die besitzende Klasse, national und international, den Lebensstandard der Arbeiter wieder auf das Vorkriegsniveau und noch tiefer hinabzudrücken. Lohnherabsetzungen von 10, 15, 20, 25 und mehr Prozent waren in allen Ländern und ziemlich allen Industrien an der Tagesordnung und nirgends erwies sich der Widerstand der Arbeiterklasse als hinreichend, um diesen Angriff auf die Löhne mit Erfolg abzuschlagen. Die Kraft der Arbeiterklasse wurde durch herrschende Arbeitslosigkeit in den meisten Ländern, namentlich in denjenigen mit hoher Valuta, empfindlich geschwächt.

Mit dem von der Bourgeoisie erfolgreich geführten Angriff auf die Löhne ging ein Angriff auf die sonstigen Arbeitsbedingungen gepaart. Es wurde danach getrachtet, die soziale Gesetzgebung zu verschlechtern und vor allem die einzigste, wirkliche und bedeutsamste Errungenschaft der Arbeiter in der Nachkriegszeit, den Achtstundentag, wieder zu beseitigen. Wohl war dieser Teil des Angriffs zur Zeit des Wiener Kongresses noch in seinem ersten Stadium. Damals beschränkten sich die Unternehmer im allgemeinen noch darauf, die öffentliche Meinung gegen den Achtstundentag durch eine wohl durchdachte und gut organisierte, von den Regierungen unterstützte Propaganda zu mobilisieren. Der eigentliche Angriff selbst hatte noch nicht eingesetzt.

Seitdem sind zwei Jahre verstrichen. Ich glaube, in den Reihen dieser Versammlung nicht auf Widerspruch zu stoßen, wenn ich feststelle, daß der allgemeine Zustand in diesem Augenblick, verglichen mit dem Zustand vor zwei Jahren, nicht besser, sondern in mancher Hinsicht schlechter ist. Beschränken wir unsern Blick auf das politische Gebiet, dann mag es scheinen, daß die dunklen Wolken sich vom Firmament verziehen. Vornehmlich sind es die Wahlen, die gegen Ende des vorigen und im Laufe dieses Jahres in einigen Ländern stattgefunden haben, die manchem Veranlassung geben, die Zukunft rosiger zu betrachten. Diesen sehr relativen Lichtpunkten — ich komme darauf noch zurück — steht indessen die Tatsache gegenüber, daß die Arbeiterklasse in ziemlich allen Ländern sich noch bis in die letzten Wochen hinein weiter der Verfolgung und Unterdrückung ausgesetzt sah, und daß somit auch in diesem Augenblick noch der Zustand nicht besser, wohl aber schlechter ist als zu jener Zeit.

Lassen Sie uns kurz die einzelnen Länder betrachten.

In den russischen Randstaaten ist eine wesentliche Veränderung nicht eingetreten. Dagegen hat sich die Lage der Arbeiterklasse in Polen in den letzten Jahren wesentlich verschlimmert. Es genügt, an den Riesenprozeß zu erinnern, der im Gefolge des bekannten Widerstandes der Arbeiter in Krakau durchgeführt worden ist.

In Ungarn führt nach wie vor Horthy das Regiment. Weder die politische noch die gewerkschaftliche Bewegung kann sich in Freiheit entwickeln. Alle schönfärberischen Schwätzereien, die die bürgerliche Presse

über den augenblicklichen Zustand in Ungarn publiziert, werden am treffendsten allein schon durch die Tatsache widerlegt, daß gewerkschaftliche Versammlungen nur unter Polizeiaufsicht stattfinden können und daß den Kameraden aus andern Ländern, die ungarische Gewerkschaftskongresse besuchen, nicht gestattet wird, zu ihren Kameraden zu sprechen, es sei denn, daß sie zuvor den Wortlaut ihrer Ansprache der Polizei zur Begutachtung vorlegen.

In Rumänien, Bulgarien, Südslawien und Griechenland ist der Zustand womöglich noch schlimmer. Überall wird mit äußerster Schärfe gegen die Arbeiterklasse vorgegangen. Die Gefängnisse sind überfüllt mit Arbeitern, deren einzige Missetat darin besteht, daß sie für ihre Rechte gestritten haben. Eine Bagatelle genügt, die Arbeiter außerhalb von Gesetz und Recht zu setzen und sie der Verfolgung durch Standgerichte preiszugeben.

In Italien waren die letzten zwei Jahre für die Arbeiterklasse ein ununterbrochener Leidensweg. Wohl war in diesem Land, als wir im Oktober 1922 in Wien zusammenkamen, die Herrschaft des Faschismus schon fast übermächtig. Raub, Mord, Plünderungen und Brandstiftungen der faschistischen Banden waren an der Tagesordnung. Aber der Marsch des faschistischen Heeres nach Rom, der Staatsstreich Mussolinis, der das Gewalt- und Blutregime zu einem Bestandteil der Verfassung machte, stand noch bevor. Seit diesem, im November 1922 erfolgten Marsch sind Verfolgung und Unterdrückung der Arbeiterklasse und ihrer Organisationen in Italien ein gesetzliches System geworden. Führer der Arbeiterklasse werden gefangen genommen, voranstehende Arbeiter mißhandelt, gemartert und gemordet. Das Eigentum der Gewerkschaften wird mit Beschlag belegt oder zerstört, Zeitungen werden verboten, die Druckereien vernichtet, die Organisationen auseinandergetrieben. Daß unterschiedslos alle Regierungen, auch nicht die sich gerne als die „meist demokratischen“ rühmenden, die sich jahrelang voller Abscheu geweigert haben, mit der Regierung Sowjetrußlands in Kontakt zu treten, keinen Augenblick daran gedacht haben, gegen das Blut- und Tränenregime eines Mussolini zu protestieren, oder dieser Regierung die Anerkennung zu versagen, sei nur im Vorübergehen erwähnt.

Spanien, wo es vor zwei Jahren einen Augenblick schien, es sei die Reaktion im Abflauen begriffen, ist der Schauplatz einer Wiederholung des faschistischen Staatsstreiches in Italien geworden. Und was schlimmer ist: die Arbeiterklasse sieht sich denselben Verfolgungen ausgesetzt wie in Italien. Auch in Spanien ist mit dem Staatsstreich des Generals Primo de Rivera die Diktatur des Säbels aufgerichtet und die „Freiheit“ der Arbeiterbewegung abgeschafft worden.

Kaum weniger schlimm sind die Verhältnisse in Deutschland. In diesem Lande, wo es Ende 1918 und in den ersten Monaten 1919 schien, daß die Arbeiterklasse tatsächlich die politische und wirtschaftliche Freiheit erobert habe, ist die Kraft und der Einfluß der Arbeiterbewegung von Monat zu Monat zurückgegangen und die Kraft und der Einfluß der Reaktionäre im selben Maße gestiegen. Dieselben Arbeiter, die das Morgenrot ihrer Befreiung aufleuchten sahen, müssen jetzt Zeuge davon sein, wie in dem Deutschland mit der freiesten Verfassung auf dem Papier zweierlei Recht

besteht: ein strenges, unerbittliches Recht oder besser Unrecht für die Arbeiterklasse, ein schlappes und alles durch die Finger sehendes Recht für die Klasse der Besitzenden. Es mag in Deutschland noch nicht so schlimm sein wie in Italien oder in einem der Balkanstaaten, in Wirklichkeit besteht aber hinsichtlich des Systems, womit in Italien oder in den Balkanstaaten regiert wird, und dem in Deutschland angewandten nur ein gradueller Unterschied. Auch in Deutschland nimmt die Bourgeoisie blutige Rache für die Tatsache, daß die deutsche Arbeiterklasse gewagt hat, auch nur einen Augenblick an die Befreiung aus ihren Ketten zu denken und an der Herrschaft der Bourgeoisie zu rütteln. Reaktionäre Banden terrorisieren mit bewaffneter Hand die Arbeiterbewegung unter bald offenem, bald verschleiertem Schutz der Regierung und der gesetzlichen Macht. Offenbar hat die deutsche Arbeiterklasse weder die Kraft noch die Macht, sich gegen diesen unglaublichen Zustand mit Erfolg aufzulehnen.

Noch ist es in den andern Ländern Europas und auch der übrigen Weltteile in politischer Hinsicht nicht so schlecht gestellt, als in den soeben erwähnten. Aber auch in andern, deren Nennung hier übergangen ist, in Frankreich, in der Tschechoslowakei, in Belgien, Holland, in der Schweiz, in Österreich, in den skandinavischen Ländern, in England, den Vereinigten Staaten, treten die reaktionären und faschistischen Elemente immer brutaler auf, und wenn auch die Möglichkeit einer raschen und leichten Macht-ergreifung durch den Faschismus in den meisten dieser Länder nicht so groß ist, so wäre es doch ein großer Fehler, wenn die Arbeiterklasse die auch in diesen Ländern bestehende Gefahr unterschätzte.

Jedenfalls hat die Arbeiterklasse, alles in allem genommen, sicher keine Veranlassung, zehn Jahre nach dem Ausbruch des Weltkrieges, der für „Demokratie“, für „Recht“ und „Freiheit“ geführt wurde, sich über die ihr zuteil gewordene Freiheit, das ihr eingeräumte Recht und die verwirklichte Demokratie besonders zu freuen.

Ich weiß, daß meine Betrachtung nicht ungeteilte Zustimmung findet. Innerhalb der Arbeiterbewegung ist eine starke Strömung, die zu optimistischerer Beurteilung neigt. Es wird erklärt, das Schwierigste sei überstanden, die Zeit der ärgsten Reaktion sei vorbei und die Demokratie schreite wieder siegreich vor. Man glaubt eine Stütze für diese Auffassung in der Tatsache zu finden, daß in verschiedenen Ländern die in der letzten Zeit stattgefundenen Parlamentswahlen für die „Demokratie“ günstig waren, daß die konservativen und reaktionären Vertreter der Bourgeoisie geschlagen wurden und daß an ihrer Stelle Männer ans Ruder gelangt sind, die nicht nur fortschrittlich, versöhnlich und arbeiterfreundlich sind, sondern in vielen Fällen selbst aus unserer Bewegung hervorgegangen sind und ihr angehören. In Frankreich fiel das Kabinett Poincaré und wurde durch das Kabinett Herriot ersetzt, das auf Grund seines Programms die Unterstützung der sozialistischen Fraktion genießt. In Dänemark kam ein Kabinett an die Regierung, das ganz aus Sozialdemokraten besteht. In Schweden und Belgien beurteilt man die Aussicht, daß bei den erstfolgenden Wahlen die heutigen bürgerlichen Regierungen ebenfalls durch sozialistische abgelöst werden, günstig. Aber vor allem andern wird als erfreuliches Zeichen des

wider zunehmenden Einflusses der Arbeiterbewegung die Tatsache betrachtet, daß das große, mächtige britische Weltreich von einem Arbeiterkabinett regiert wird bzw. daß ein Arbeiterkabinett an der Spitze dieses Reiches steht.

Es wäre falsch und töricht zugleich, wollte man behaupten, die in den erwähnten Ländern eingetretenen Veränderungen in der Zusammensetzung der Regierungen seien in politischer Hinsicht für die Arbeiterklasse bedeutungslos. Es wäre falsch und töricht, wollte man leugnen, daß eine Regierung Herriot der französischen Arbeiterklasse größere Bewegungsfreiheit gewährt als ein Kabinett Poincaré, und daß eine Arbeiterregierung in England für die Arbeiterklasse günstiger ist als ein Kabinett Baldwin oder Lloyd George. Aber ebenso falsch und töricht wäre es, wollte man aus der Tatsache, daß die Wahlen in einigen Ländern in jüngster Zeit eine Verschiebung „nach links“ gebracht haben und vielleicht noch weiter bringen werden, den Schluß ziehen, daß das Schlimmste überstanden und eine neue Zeit des Aufstiegs der Arbeiterklasse angebrochen ist. Das wäre nicht nur falsch und töricht, es wäre auch gefährlich.

Falsch wäre eine solche Beurteilung, weil Freiheit, Glück und Wohlstand des Proletariats nicht in erster Linie durch den wirklichen oder scheinbaren Einfluß im Parlament bestimmt werden; töricht, weil der Kapitalismus, die Quelle alles Elends für das Proletariat, ungeachtet und trotz der politischen Erfolge für die „Demokratie“ stärker und mächtiger ist als jemals zuvor; gefährlich aber, weil die Arbeiterklasse, verführt vom politischen Schein, das wirtschaftliche Sein leicht übersehen und den Kampf gegen den Kapitalismus vernachlässigen könnte. Denn schließlich sind alle diese ganz-, dreiviertel- oder halb-sozialdemokratischen Regierungen nichts anderes als die mehr oder weniger rot gefärbten Kulissen, hinter denen die wirklichen Herrscher, die Bankiers, Großindustriellen und Großagrarier aller Länder ihren Plan zur verschärften Ausbeutung und verschärften internationalen Versklavung des Weltproletariats entwerfen und ausführen, während sich die Arbeiter mit dem schönen Schein der „demokratischen“ Regierungen zufrieden geben.

Wenn irgend etwas, so müßte die Londoner Reparationskonferenz geeignet sein, die optimistischen Erwartungen, die an die parlamentarischen Erfolge der Demokratie geknüpft werden, zu zerstreuen. Doch ehe ich näher auf die Reparationsfrage eingehe, möchte ich erst einen Blick auf die derzeitige *wirtschaftliche* Lage der Arbeiterklasse werfen.

Der Angriff auf den Lohnstandard, der bereits vor zwei Jahren so erfolgreich eingesetzt hatte, ist auf der ganzen Linie fortgesetzt worden. Schritt für Schritt haben die Arbeiter in allen Ländern zurückweichen müssen. In vielen Fällen liegt der wirkliche Lohn heute, gemessen an den erhöhten Lebenskosten, unter dem Vorkriegsniveau. Erst im Verlaufe dieses Jahres konnte die Arbeiterklasse den Angriff der Unternehmer auf die Löhne da und dort zum Stehen bringen. Dies gilt namentlich von England, wo es den Gewerkschaften mittels großer und machtvoller Streiks sogar gelungen ist, die Löhne wieder in die Höhe zu treiben.

Die soziale Gesetzgebung ist überall weiter verschlechtert worden. Vor allem ist der Angriff der Unternehmer auf den Achtstundentag, der vor zwei Jahren drohend war, in allen Ländern zur Entfaltung gekommen und in den meisten Ländern nur allzugut gelungen. Ungeachtet der Washingtoner Konvention, ungeachtet der offiziellen Ratifikation dieser durch einzelne Staaten, trotz teurer Gelöbnisse und Eide, die die Bourgeoisie und ihre Regierungen seinerzeit den Arbeitern hinsichtlich des Achtstundentags gegeben haben, steht der Achtstundentag in den meisten Ländern allein noch als ein „Grundsatz“ auf dem Papier und ist in Wirklichkeit durchbrochen.

In diesem Zusammenhang muß auf das schändliche-Spiel hingewiesen werden, das der internationale Kapitalismus im allgemeinen und seine deutschen, französischen und belgischen Vertreter insbesondere, mit der Arbeiterklasse und in erster Linie mit derjenigen Deutschlands mit Hilfe der Ruhrbesetzung gespielt haben.

Es ist in früheren Jahren von seiten der Entente wiederholt mit der Besetzung des Ruhrgebiets gedroht worden. Angeblich sollte Deutschland damit gezwungen werden, seine bei Unterzeichnung des sogenannten Versailler Friedensvertrags übernommenen Verpflichtungen zur Bezahlung der Reparationslasten zu erfüllen. Nachdem man es wiederholt bei Drohungen hatte bewenden lassen, machten die französische und belgische Regierung diese Drohung in den ersten Januartagen des vorigen Jahres wahr. Französische und belgische Truppen zogen in das Ruhrgebiet und die internationale Arbeiterbewegung, die wiederholt ihren Willen und ihre Bereitschaft zu erkennen gegeben hatte, eine etwaige Besetzung des Ruhrgebiets durch eine internationale Massenaktion zu verhindern oder doch zu behindern, erwies sich in dem Augenblick, da diese Aktion nötig war, als nicht mächtig genug. Das deutsche Proletariat, das sich in seinen Erwartungen auf internationale Hilfe getäuscht sah, schenkte den schönen Worten und Beteuerungen der eigenen Bourgeoisie zum soundsovielsten Male Vertrauen, bekundete seine Bereitschaft, mit der Bourgeoisie die nationale Einheitsfront gegen den „fremden Eindringling“ zu bilden und wurde zum soundsovielsten Male betrogen und von der eigenen Bourgeoisie mißbraucht. Monatelang haben die Arbeiter im Ruhrgebiet mittels des passiven Widerstandes versucht, dem französischen und belgischen Militarismus zu widerstehen; Dutzende haben diesen Widerstand mit ihrem Leben bezahlt, Tausende sind verurteilt und in Gefängnisse gesteckt, Zehntausende aus ihrer Heimat verbannt worden. Dieselbe Bourgeoisie aber, die die Arbeiter zum passiven Widerstand angespornt und aufgehetzt hatte, dieselben Unternehmer, für deren Interesse die Arbeiter in die Bresche gesprungen waren, die ihrer Haltung zujauchzten und sie bewunderten, zeigten sofort wieder ihr wahres Gesicht, als der passive Widerstand, nachdem die deutsche Regierung nicht länger zu seiner Finanzierung in der Lage war, aufgegeben werden mußte. Dieselben Unternehmer, die die nationalen Instinkte der Arbeiter entfacht und die Arbeiter zum äußersten Widerstand gegen den französischen „Erbfeind“ aufgepeitscht hatten, liefen unmittelbar

nach Beendigung des passiven Widerstandes zu den französischen Generälen, um mit ihnen Übereinkünfte zu treffen, durch die der Achtstundentag preisgegeben und die Einführung des Zehnstundentags sanktioniert werden sollte. Gleichzeitig richteten sie einen Appell an die Hilfe der französischen und belgischen Bajonette für den Fall, daß die Arbeiter nicht bereit sein sollten, den Achtstundentag widerstandslos preiszugeben. Es ist angebracht, sich hier des Schreibens zu erinnern, das der Düsseldorfer Regierungspräsident an den Vertreter des Befehlshabers der Besatzungstruppen gerichtet hat, worin dieser Deutschvaterländische an die Hilfe der französischen Soldaten appellierte, um einen etwaigen Widerstand der deutschen Arbeiter niederzuschlagen, und sich auf das Beispiel berief, das Bismarck gegeben hat, als er 1871 kriegsgefangene französische Soldaten zur Verfügung der Versailler Regierung stellte, um die Pariser Kommune in Blut zu ersticken.

Da die französischen Generale sich weigerten, auf diesen Vorschlag der deutschen Unternehmer einzugehen, schlossen diese die Fabriken und Bergwerke und warfen Zehntausende von Arbeitern aufs Pflaster. Erst wenn sich die deutschen Arbeiter bereit erklärten, den Achtstundentag preiszugeben und zehn Stunden zu arbeiten, sollten die Betriebe wieder in Gang gesetzt werden. Alles dies geschah unter dem Vorwand, daß es der deutschen Industrie anders nicht möglich wäre, die Verpflichtungen zur Bezahlung der Reparationskosten auf sich zu nehmen.

Ich habe früher, kurz nach dem erfolgten Einmarsch ins Ruhrgebiet die Möglichkeit angedeutet, daß die Besetzung des Ruhrgebiets nicht ohne Einvernehmen mit der deutschen Großindustrie stattgefunden hat, bzw. daß diese Besetzung ein abgekartetes Spiel zwischen französischen und deutschen Großindustriellen, ein Manöver gewesen ist, das sich in erster Linie gegen die deutsche Arbeiterklasse und danach gegen die Arbeiterbewegung im allgemeinen richtete. Man weiß, daß sich der inzwischen verstorbene deutsche Industriemagnat Hugo Stinnes schon im November 1922 im Deutschen Reichswirtschaftsrat zum Stimmführer der deutschen Großindustrie gemacht hatte, als er die Abschaffung des Achtstundentages während der folgenden 10 und 15 Jahre verlangte. Mit diesem Verlangen gab Stinnes nicht nur den Wunsch der deutschen Industriellen, sondern auch der Industriellen anderer Länder wieder. Das französische Regierungsorgan „Le Temps“ erklärte sich damals in jeder Hinsicht mit den Darlegungen und Forderungen des Stinnes einverstanden und schloß seinen Kommentar mit den bezeichnenden Worten: „Das ist das Evangelium nach Hugo Stinnes. Und das einzige, das wahrhaft international ist.“ Angesichts dieser Übereinstimmung ist es kein Wunder, daß der erste große Kampf des Unternehmertums gegen den Achtstundentag gerade dort eingesetzt hat, wo sich das deutsche Unternehmertum auf die französischen Bajonette stützen konnte. Daß die Industriellen aller Länder in ihrem Kampfe gegen die Erzungenschaften der Arbeiter durchaus einig sind und sich bei diesem Kampf gegenseitig in die Hände arbeiten, steht unumstößlich fest und ebenso steht fest, daß in diesem Kampfe die Reparationen nur einen Vorwand bildeten und daß nicht an letzter Stelle die Besetzung des Ruhrgebietes mit den Zweck gehabt hat, die Kraft des deutschen Proletariats zu brechen.

Das ist den verbundenen deutschen und französischen Kapitalisten zu einem großen Teile geglückt. Auf dem Papier ist der Achtstundentag in Deutschland „grundsätzlich“ erhalten, in Wirklichkeit ist er in vielen Industrien preisgegeben und wird länger als acht Stunden gearbeitet. Und nicht zuletzt geschieht es mit Berufung auf die Beseitigung des Achtstundentages in Deutschland, daß die Bourgeoisie und die Regierungen der andern Länder die Beseitigung des Achtstundentages auch da heischen und verteidigen. Ein sehr bezeichnendes Beispiel hat vor ganz kurzem noch Polen geliefert, wo fast im selben Augenblick, als die polnische Regierung die Washingtoner Konvention über den Achtstundentag ratifizierte, die polnischen Metallarbeiter und Bergarbeiter in Polnisch-Schlesien unter dem Vorwand, daß auch in Deutschland so lange gearbeitet wird und daß sonst die polnische Industrie mit der deutschen nicht konkurrieren könnte, gezwungen wurden, zehn Stunden und länger zu arbeiten.

Wie es im Augenblick um den Achtstundentag in Deutschland wirklich steht, geht mit ziemlicher Deutlichkeit aus dem Ergebnis einer von dem Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund vorgenommenen Untersuchung hervor. Die Erhebung umfaßt insgesamt 46 122 Betriebe mit 2 453 523 beschäftigten Personen in sieben der wichtigsten Berufe und bezieht sich auf die tatsächliche Dauer der Arbeitszeit einschließlich der geleisteten Überstunden. Danach arbeiteten in der Woche vom 12. bis 17. Mai 1924 von hundert erfaßten Beschäftigten länger als 48 Stunden: im Baugewerbe 11,0, im Buchdruckgewerbe 49,4, in der chemischen Industrie 44,0, im Holzgewerbe 21,4, in der Metallindustrie 63,5, in der Schuhindustrie 14,5 und in der Textilindustrie 82,4%.

Das von Deutschland gegebene Beispiel macht in ziemlich allen Ländern Schule. Abgesehen davon, daß bestimmte Arbeitergruppen, wie Landarbeiter, Seeleute, Ladenpersonal usw. von vornherein außerhalb der gesetzlichen Bestimmungen über den Achtstundentag fallen, sind und werden immer mehr bei der sogenannten grundsätzlichen Handhabung des Achtstundentags zahlreiche Ausnahmestimmungen angebracht, die praktisch darauf hinauslaufen, daß der Arbeiter nicht 48 Stunden oder weniger, sondern 54, 60 und mehr Stunden in der Woche eingespannt wird.

Da nun gleichzeitig in allen Ländern Europas eine scharfe Arbeitslosigkeit herrscht und die Beweise vorliegen, daß das Unternehmertum sein Streben mehr auf Produktionseinschränkung als auf Produktionssteigerung richtet, so ist die mit der Beseitigung des Achtstundentages verbundene Absicht offenkundig: mit der der Arbeiterklasse aufgezwungenen Mehrarbeit wird von vornherein ein Teil der Lasten, die der Weltkrieg allen Ländern ausnahmslos aufgebürdet hat, den Siegern wie den Besiegten und selbst auch den meisten Neutralen, auf die Arbeiterklasse abgewälzt. Die Arbeiterklasse soll überall die Kosten der Verwüstung und des Wiederaufbaus bezahlen. Hierbei geben sich die Herrschenden auch in den Siegerstaaten vollkommen Rechenschaft darüber, daß es unmöglich ist, die Besiegten hierfür allein haftbar zu machen. Die Besetzung des Ruhrgebiets und die ihr gefolgte Schwächung der deutschen Arbeiterklasse, die indirekt eine Schwächung der Widerstandskraft des internationalen Proletariats bedeutet, war, wenn

nicht der erste, so doch der entscheidendste Schachzug des internationalen Kapitals, um seine Macht gegenüber der Arbeiterklasse zu festigen. Der zweite, womöglich noch bedeutsamere Zug, ist in diesem Augenblick im Gange.

Ich habe schon einleitend darauf hingewiesen, daß unser Kongreß zeitlich mit der Konferenz in London zusammenfällt, auf der die Vertreter der internationalen Bourgeoisie das Reparationsproblem auf der Grundlage des Dawes-Gutachten zu lösen und endgültig zu regeln versuchen.

In gewissen Kreisen der Arbeiterbewegung ist dieser Sachverständigenbericht mit Genugtuung begrüßt und den Londoner Besprechungen mit Hoffnungen und Vertrauen entgegengesehen worden. Stimmen der Zufriedenheit, der Zuversicht und Freude sind über das Dawes-Gutachten laut geworden, daß man geneigt sein müßte, diesen Bericht als die herrlichste Erfindung des 20. Jahrhunderts zu betrachten.

Ich erachte es darum für notwendig, die Bedeutung des Sachverständigenberichts für die Arbeiterklasse näher zu beleuchten. In der Tat wäre es ein großes Versäumnis, würde der Kongreß der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute dieses Gutachten und die Londoner Verhandlungen, die an Wichtigkeit dem Versailler Vertrag und den Versailler Verhandlungen nicht nachstehen, mit Schweigen übergehen.

Was also ist in großen Linien der Inhalt des Dawes-Berichts und welche Folgen werden sich aus seiner Durchführung für die deutsche und für die internationale Arbeiterklasse ergeben?

Betrachten wir zunächst die *Lasten*, die der Sachverständigenbericht für Deutschland vorsieht.

Sie beginnen mit einem Betrag von 1 Milliarde Goldmark im ersten Jahr, erhöhen sich im zweiten und dritten auf 1,2, im vierten auf 1,75, und vom fünften Jahre ab, das als erstes Normaljahr betrachtet wird, auf 2,5 Milliarden Goldmark.

In diesen Ziffern sind die Verkaufserlöse neu zu schaffender und der Reparationskommission bzw. deren Agenten zu übergebenden Wertpapiere nicht einbegriffen. Solche Wertpapiere sind:

- 11 Milliarden Goldmark in Reichsbankobligationen;
- 5 Milliarden Goldmark in Industrie-Obligationen.

Als *Quellen* für die Aufbringung der laufenden Lasten sind bezeichnet: der Staatshaushalt, die Reichseisenbahnen, die Industrie.

Der *Staatshaushalt* hat auf dem Wege der Besteuerung aufzubringen: vom dritten Jahre an (1926/27) 110 Millionen Goldmark, im vierten Jahre 500 und vom fünften Jahre an 1250 Millionen Goldmark. In den ersten beiden Jahren sollen die Auslandsanleihen zu Leistungen verwendet werden.

Die zweite Hauptquelle bilden die *Reichseisenbahnen*.

Auf diese erhält die Reparationskommission, wie erwähnt, 11 Milliarden Goldmark-Obligationen, die mit 5 Prozent zu verzinzen und mit 1 Prozent zu tilgen sind. Die volle Verzinsung und Tilgung im Betrage von zusammen 660 Millionen Goldmark tritt erst mit dem Jahre 1927/28 in Kraft. Für die ersten drei Jahre sind an Zinsbeträgen zu leisten: 1924/25: 330, 1925/26: 465, 1926/27: 550 Millionen Goldmark.

Zu diesen von den Reichsbahnen aufzubringenden Lasten treten vom Jahre 1926/27 ab hinzu: 290 Millionen Goldmark aus dem Ertrag der Beförderungssteuer.

Verhältnismäßig gering ist der der *Industrie* zugewiesene Lastenteil. Die zu beschaffenden und der Reparationskommission bzw. deren Agenten zu übergebenden Industrie-Obligationen im Betrage von 5 Milliarden Mark sind ebenso wie die Eisenbahn-Obligationen mit 5 Prozent zu verzinsen und mit 1 Prozent zu tilgen. Die volle Verzinsung und Tilgung im Betrage von 300 Millionen Mark läuft erst vom Jahre 1927/28 ab. Im ersten Jahre (1924/25) sind sie zinsfrei, im zweiten Jahre betragen die Zinsen 125, und im dritten Jahre 250 Millionen Mark.

So ungeheuerlich diese Lasten in ihrer Gesamtheit auf den ersten Blick erscheinen, so wenig wird aus ihnen allein das wirklich Ungeheuerliche, das in dem Sachverständigengutachten enthalten ist, klar. Denn weit schlimmer als die festgesetzten jährlichen Abgaben sind die daran geknüpften Modalitäten und angeblich nur aus Gründen der Sicherstellung der im Gutachten vorgesehenen Auslandsanleihe aufgenommenen Bedingungen.

Da ist zunächst eine Klausel, die bei oberflächlicher Betrachtung als eine wesentliche Erleichterung für Deutschland gedacht zu sein scheint. Ich meine die Klausel, durch welche die oben genannten Leistungen in bewegliche umgewandelt und in Beziehung zur wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands gesetzt werden. Der Pferdefuß dieser anscheinend harmlosen Klausel ist inzwischen von Poincaré bereits aufgedeckt worden. In einer am 10. Juli im französischen Senat gehaltenen Rede hat er diese Bedingung als einen wesentlichen Bestandteil des Gutachtens gerühmt und bei „außerordentlicher Bescheidenheit“ errechnet, daß auf Grund dieser Klausel Deutschlands Leistungen im Jahre 1936 3 Milliarden, zehn Jahre später 3½ Milliarden und nach weiteren zehn Jahren 4½ Milliarden erreichen bzw. überschreiten. Dabei soll, wie Poincaré ausdrücklich betont hat, die von ihm angestellte Rechnung stark hinter der Wahrscheinlichkeit zurückbleiben!

Betrachten wir nun einige der hauptsächlichsten Modalitäten, die das Sachverständigen-Gutachten gewissermaßen in Gang bringen und erhalten sollen.

Es wird vorgesehen: die Errichtung einer neuen Notenbank unter Kontrolle der Reparationskommission, die Überführung der Reichsbahnen in eine private Gesellschaft und deren Unterstellung unter einen von der Reparationskommission zu ernennenden Kommissar; ferner: die Verpfändung der Einnahmen aus gewissen Steuern.

Dadurch wird Deutschland und jede Regierung auf die Dauer der Wirksamkeit der Dawes-Bedingungen auf zwei der wichtigsten Gebiete der Hoheitsrechte beraubt, auf dem Gebiete der Finanz und dem des Verkehrs.

Diese Bedingungen entspringen keinem Zufall. Sie sind auch keine Begleiterscheinungen der „Einziehung einer Schuldforderung“, das das angebliche Ziel der Sachverständigen war, sondern sie bilden zusammen mit der bereits hervorgehobenen Beweglichkeitsklausel den Kerngehalt des Gutachtens und offenbaren die wahren Absichten der Bankiers und Industriellen,

die die Reparationskommission als Sachverständige bestellt hat: Deutschland soll nicht wieder aufgebaut, sondern es soll an seinem Wiederaufbau gehindert werden. Nur soweit wird ihm der Aufbau gestattet, als dies im Interesse der Gläubiger liegt, und diese Grenze ist genau da zu finden, wo Deutschland als Konkurrenz auf dem Weltmarkt aufzutreten droht.

Wer den Sachverständigenbericht vorurteilslos liest, kann unmöglich dem Eindruck widerstehen, daß er in seinen entscheidenden Teilen von der Furcht vor der deutschen Konkurrenz diktiert ist. Nicht anders sind die Bedingungen, durch welche Deutschland auf Jahrzehnte hinaus in Abhängigkeit gebracht wird, zu erklären, nicht anders die Tatsache, daß in dem Gutachten kein Termin genannt ist, an dem die jährlichen Leistungen ablaufen. Gibt man sich über diese Teile und Lücken hinreichend Rechenschaft, dann erscheint das Entzücken des Herrn Poincarés über das Sachverständigen-gutachten nur allzugut begründet, denn für die mögliche, aber doch noch ungewisse Räumung des Ruhrgebiets, die heute von derselben Bourgeoisie, die es in der Hand hatte, die Besetzung zu vermeiden, als ein Hauptvorteil des Sachverständigen-gutachtens betrachtet wird, sind Maßnahmen vorgesehen, die Deutschland unter Umständen noch drückender würgen. Auch die vorgesehenen Lasten treten diesen gegenüber fast in den Hintergrund. In der Tat: was bedeutet eine jährliche Abgabe von 2½ Milliarden Goldmark für die Alliierten, wenn man bedenkt, daß nach den Berechnungen des Italieners Bongart der Krieg allein England 44 029 Millionen Dollar (etwa 170 Milliarden Mark) und Frankreich allein 25 813 Millionen Dollar (105 Milliarden Mark) gekostet hat. Auch wenn also der gesamte Reparationsbetrag ungekürzt Frankreich überwiesen würde, würde er noch nicht einmal zur halben Verzinsung seiner Kriegskosten hinreichen. Bestenfalls könnten mit den zweieinhalb Milliarden Mark gerade die von England, Frankreich, Italien und Belgien in den Vereinigten Staaten aufgenommenen Staatsanleihen, die etwa 9,5 Milliarden Dollar oder 40 Milliarden Mark betragen, verzinst werden. Dabei sind dies nicht die einzigen ausländischen Staatsschulden der Hauptgläubigerstaaten. Zur selben Zeit schulden Frankreich, Italien und Belgien an England 1137,2 Millionen Pfund Sterling, das sind rund 25 Milliarden Mark.

Auch für Deutschland selbst erscheint die Last tragbar, denn durch die Markentwertung haben sich die alten Staatsanleihen ebenso wie die Obligationsschulden der Industrie vollkommen verflüchtigt.

Eben dieses gänzliche Verschwinden der inneren Schulden Deutschlands bildet den Ausgangspunkt der in dem Gutachten festgesetzten Bedingungen. Die Gläubigerstaaten befürchten, daß Deutschland aus dieser finanziellen Entlastung ungeheure Vorteile gegenüber allen jenen Staaten ziehen könne, die den riesigen Inflationsbetrug nicht gewagt, oder wenigstens nicht im selben Ausmaße gewagt haben, oder mit starken hochvalutarischen Auslandsverpflichtungen belastet sind. Das ganze Sinnen und Trachten der Sachverständigen ist darum einzig und allein darauf gerichtet, Deutschland nicht im praktischen und dauernden Genuß dieses Vorteils zu lassen. Daher die Beweglichkeit der Lasten, die Kontrolle über die deutschen Finanzen und den deutschen Verkehr, und — last not least — die Verschweigung eines Termins.

Man ziehe daraus aber nicht den Schluß, daß es die Sachverständigen darauf angelegt haben, der deutschen Bourgeoisie das Leben besonders schwer zu machen. Zwar erweisen sie sich wohl darüber unterrichtet, daß die Geldentwertung die verschiedenen Volksschichten in Deutschland sehr ungleich berührt hat. Der Bericht enthält hierüber einige sehr zutreffende Bemerkungen, aber die praktischen Anregungen und Vorschläge, die das Gutachten beispielsweise in steuerlicher Hinsicht gibt, stehen hiermit in schreiendem Widerspruch. Die einzige steuerliche Anregung des Gutachtens, die wirklich die besitzenden Klassen zu treffen geeignet ist, bezieht sich auf die Erbschaftsteuer, doch wird auch hierzu nur bemerkt, daß deren gegenwärtige Bestimmungen „einen reichlichen Spielraum für eine Erhöhung“ offen lassen. Andere gegen den deutschen Besitz zu ergreifende Maßnahmen sind in dem Gutachten — wenn von der hypothekarischen Belastung der deutschen Industrie abgesehen wird — nicht zu finden und es besteht darum von vornherein nicht nur die Gefahr, sondern die absolute Gewißheit, daß der weitaus größte Teil der vorgesehenen Lasten denselben Schichten in Deutschland aufgebürdet wird, auf deren Kosten der Staat seine Schulden losgeworden und die Reichen reicher geworden sind.

Daran ändern auch die da und dort eingestreuten Grundsätze über soziale Gerechtigkeit nichts. Sie sind einzig und allein zur Täuschung der öffentlichen Meinung im allgemeinen und der Arbeiterklasse im besonderen bestimmt. Der sachliche Inhalt des Gutachtens verleugnet diese Grundsätze tausendfältig. Die Schlußfolgerungen vermeiden ängstlich und bedacht jede schärfere Heranziehung des Kapitals, wodurch einmal mehr bewiesen wird, daß eine Krähe der andern kein Auge aushackt.

Zu dieser Behauptung berechtigen nicht nur die steuerlichen Anregungen, die das Sachverständigengutachten über die Aufbringung der Lasten enthält und die in keiner Weise der durch die Geldentwertung eingetretenen Verminderung der allgemeinen Steuerkraft der Arbeiterklasse und des Mittelstandes und der durch die gleichen Ursachen erhöhten Steuerkraft der besitzenden Klasse Rechnung tragen, mehr und überzeugender noch geht dies hervor aus den Voraussetzungen, von denen beispielsweise die erwarteten Betriebsergebnisse der Reichsbahnen ausgehen. Ich denke hierbei im besonderen an die Auffassung, die die beiden Eisenbahnsachverständigen über die Entwicklung der Löhne und Gehälter des Eisenbahnpersonals bekunden. Diese beurteilen nämlich die im deutschen Haushaltsvoranschlag für 1924 vorgesehene Erhöhung der Löhne und Gehälter des Eisenbahnpersonals auf durchschnittlich 93% des Vorkriegssatzes als „durchaus angemessen“ und betrachten diesen Lohnstandard als einen *dauernden*.

Bedenkt man, daß die allgemeine Teuerung zwischen 60 und 70% über der Vorkriegszeit liegt, so bedeutet dies, daß die Sachverständigen einen *Reallohn*, der nur um Bruchteile die Hälfte des Reallohns der Vorkriegszeit überschreitet, als durchaus normal ansehen. Und da die Eisenbahnerlöhne infolge der Verzweigung des Personals über das ganze Land erfahrungsgemäß in hohem Maße den allgemeinen Lohnstandard eines Landes beeinflussen, so bedeutet das weiter, daß ein Reallohn von 60 bis 70% der Vorkriegszeit als der allgemeine Lohnstandard in Deutschland betrachtet wird.

Es ist in den letzten Jahren von den Industriellen aller Länder immer wieder auf das deutsche, auf Hungerlöhnen beruhende Dumping hingewiesen worden. Die Sachverständigen der Reparationskommission hätten eine geeignete Gelegenheit gehabt, eine entscheidende Wendung einzuleiten, statt dessen haben sie aber die nicht entfernt zu einer angemessenen Lebenshaltung hinreichenden Löhne zu einer der Hauptgrundlagen der Reparationsleistungen gemacht und sie damit zu einem dauernden System ausgebildet.

Nicht nur die deutsche, sondern die gesamte internationale Arbeiterklasse hat alle Veranlassung, diesen Teil des Sachverständigengutachtens mit besonderer Beunruhigung zu betrachten, denn er berührt nicht nur unmittelbar die deutschen Eisenbahner und mittelbar die deutsche Arbeiterklasse, sondern auch für die Arbeiter der übrigen Länder bilden diese Voraussetzungen des Sachverständigengutachtens eine ernste Gefahr. Das Vorhandensein und die bewußte Erhaltung eines derart niedrigen Lohnstandards in einem Land von der Bedeutung Deutschlands muß auch das Lohnniveau in den übrigen Ländern nachteilig beeinflussen, vor allem aber würde die Arbeiterschaft Deutschlands in ihrem Kampf um die Wiedererringung und Behauptung des Achtstundentages geschwächt; materielle Not trieb breite Arbeiterschichten, den Achtstundentag fallen zu lassen, was wiederum die Sicherung des Achtstundentags im Ausland erschwert.

Und diese Gefahr, die eine dauernde Niederhaltung der deutschen Arbeiterklasse für die Arbeiter aller Länder darstellt, wird auch durch die mögliche Vermehrung der Staatseinkünfte der Siegerstaaten aus den deutschen Reparationsleistungen nicht wettgemacht. Was man auch aus Deutschland herauspressen mag, wesentliche finanzielle Erleichterungen und damit eine Verminderung des Steuerdrucks in den Siegerstaaten werden sie nicht ergeben. Dies umso weniger, als die Möglichkeit der Übertragung dieser Beträge in das Ausland auch den Sachverständigen noch in hohem Maße ungewiß erscheint. Die Frage der Übertragung ist denn auch in dem Sachverständigengutachten ziemlich offen gelassen. Als vorläufiges Auskunftsmittel ist die Überweisung der Beträge an die zu errichtende Notenbank auf Konto des Agenten der Reparationskommission vorgesehen, der gemeinsam mit fünf Währungs- und Finanzsachverständigen der alliierten und assoziierten Mächte die Verwendung und Abhebung der Gelder überwacht.

Es ist nun einleuchtend, daß sich nur zwei Möglichkeiten für die Verwendung der gesammelten Gelder zum Nutzen der Gläubiger bieten:

1. Erzielung von Ausfuhrüberschüssen durch Deutschland;
2. Erwerb deutschen Eigentums in Deutschland selbst.

Der zweite Weg könnte in der Weise begangen werden, daß der Agent der Reparationskommission mit den zu seiner Verfügung stehenden Geldern deutsche Industriepapiere und dergleichen aufkauft und diese dann im Ausland wieder verkauft. Er würde auf die Dauer zu einer starken Überfremdung der deutschen Industrie führen und es ist klar, daß Deutschland schon zur Abwehr dieser Gefahr alles aufwenden wird, um den Gläubigerstaaten die Verfügung seiner Reparationsleistungen im Ausland zu ermöglichen, das heißt: seinen Export nach Möglichkeit zu steigern und seinen

Import auf das Notwendigste zu beschränken. Das würde erhöhte Konkurrenz Deutschlands auf dem Weltmarkt bedeuten, während Deutschland zugleich nur in beschränktem Maße als Absatzgebiet für das Ausland offen bleibt. Beides hätte für das Ausland gesteigerte Arbeitslosigkeit zur Folge.

Von welcher Seite man auch den Sachverständigenbericht betrachten mag und welches auch immer die politischen Folgen seiner Annahme und Durchführung sein mögen, wirtschaftlich läuft er darauf hinaus, das kapitalistische System auf internationaler Basis auf Kosten der deutschen und internationalen Arbeiterklasse aufs neue zu festigen. Nur Unverstand und Blindheit können den Sachverständigenbericht und die in ihm vorgeschlagene Regelung der Wiedergutmachung mit Freude und Genugtuung begrüßen. Im Gegenteil: die Arbeiterklasse muß die Durchführung dieses Gutachtens verhindern, da diese die Arbeiterschaft dauernder Versklavung entgegenführt. Könnte sie nicht abgewendet werden, dann würde damit ein neuer Zeitabschnitt des internationalen Kapitalismus eingeleitet werden: die Kolonisierung Europas und die internationale Ausbeutung der Arbeiter aller Länder als Kulis dieser Kolonie.

Nach meiner festen Überzeugung ist es darum vor allem die Pflicht dieses Kongresses, sich eindeutig und ohne Vorbehalte gegen die Annahme des Sachverständigenberichts und gegen das Zustandekommen einer Reparationsregelung auf seiner Basis auszusprechen. Dies in erster Linie aus Solidarität mit dem deutschen Proletariat, das, wie ich genügend nachgewiesen zu haben glaube, bei Annahme und Durchführung des Berichts an Händen und Füßen gebunden der Ausbeutung des internationalen Kapitals ausgeliefert wird, und in zweiter Linie aus begreiflichem Eigeninteresse, um unserer selbst und der Arbeiter aller Länder willen, die unzweifelhaft die Folgen der Versklavung der deutschen Arbeiterschaft sehr rasch am eigenen Leibe verspüren müßten.

Ich gehe weiter und erkläre, daß dieser Kongreß gut daran täte, wenn er öffentlich aussprechen würde, daß die Vertreter des Transportproletariats jede sogenannte Reparationszahlung ablehnen und im Versailler Friedensvertrag einen Schwindel und Betrug sehen. Die ganze Bestimmung, daß Deutschland Reparationen leisten muß, bedeutet in der Praxis nichts anderes, als daß das deutsche Proletariat und mit ihm das Proletariat aller andern Länder bluten und leiden muß. Es würde ein großer Schritt vorwärts sein, wenn die internationale Gewerkschaftsbewegung endlich nicht allein jede Verantwortlichkeit am Versailler Vertrag, sondern auch jede Beziehung zu ihm zurückwies und nicht länger als ein Instrument, als eine Art Vermittlungsinstitut für die möglichst „friedsame“ Durchführung der Reparationszahlungen fungierte.

Die internationale Gewerkschaftsbewegung hat in der Vergangenheit nichts unterlassen, um die Reparationsfrage aus der Welt zu schaffen. Sie hat wiederholt Mittel und Wege gewiesen, wie diese unter möglichster Vermeidung von wirtschaftlichen Störungen zu lösen ist. Immer offener hat sich aber herausgestellt, daß es der herrschenden Klasse und ihren Regierungen gar nicht um die Reparationen selbst zu tun ist, sondern daß sie

den in Versailles erpreßten Schuldtitel bewußt und berechnet zu einem Bestandteil ihres Kampfes zur Verschlechterung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiterklasse umfälscht. In diesem Kampfe ist Deutschland bewußt als Einbruchsstelle in die internationale Arbeitsfront gewählt worden. Es sei hier nur an jene Sitzung des Internationalen Arbeitsamts im Januar dieses Jahres erinnert, wo der deutsche und französische Unternehmervertreter einander sekundierten und die Beseitigung des Achtstundentages in Deutschland als eine Voraussetzung der Lösung der Reparationsfrage bezeichneten.

Eben diese Erfahrungen müssen heute die Gewerkschaften verpflichten, auf die Beseitigung des Versailler Vertrags im allgemeinen und seine Wiedergutmachungsverpflichtungen im besonderen zu dringen. Jede andere Haltung der Arbeiterklasse, jedes Einsetzen für die sogenannte Reparationspolitik und die Durchführung des Sachverständigengutachtens, ist sowohl national wie international im Wesen nicht anderes als eine Fortsetzung der Union Sacrée, des Burgfriedens mit der Bourgeoisie.

Ich sagte vorhin, daß in der heutigen Situation die Arbeiterregierungen nicht viel mehr sind als die rot oder rosa gefärbten Kulissen, hinter denen die Kapitalisten aller Länder ihre Pläne zu noch nicht gekannter Ausbeutung und der rücksichtslosen Versklavung des Weltproletariats schmieden.

Das klingt vielleicht wenig freundlich. Aber es geht nicht darum, freundliche und angenehme Dinge zu sagen, sondern das auszusprechen, was wahr und richtig ist. Bedürfte es eines Beweises hierfür, so müßte ihn die Londoner Konferenz geben, die — das möchte man fast vergessen — eine Konferenz der Regierungen ist, aber vollkommen unter dem Diktat amerikanischer und englischer Bankiers steht.

Immer, wenn ich im Laufe der letzten Jahre auf die politische und wirtschaftliche Entwicklung hingewiesen habe, haben, rechts und links, gute Freunde von mir gemeint, meine Auffassung mit der Erklärung abtun zu können, daß sie ein Ausfluß von Pessimismus und Schwarzseherei sei und haben mein Auftreten als Defaitismus und ohnmächtiges Gejammer gedeutet. Ich glaube jedoch mit aller Bescheidenheit sagen zu dürfen, daß die Tatsachen mich nur allzusehr ins Recht gesetzt haben und daß der von mir gegebene Ausblick auf die Entwicklung sich nur allzuoft als richtig erwiesen hat.

Was ich sage, hat mit Pessimismus und Schwarzseherei nichts zu tun. Noch weniger handelt es sich um Defaitismus oder ohnmächtiges Gejammer. Ich gebe nur die Tatsachen wieder, wie sie sind. Ich spreche nur aus, was ist und kann nicht helfen, daß der Horizont nach wie vor dunkel bleibt.

Wie begegnet nun die Arbeiterklasse am besten den sie umgebenden und ihr noch drohenden Gefahren?

Daß die allererste Voraussetzung eines erfolgreichen Widerstandes gegen alle Anschläge des nationalen und internationalen Kapitals auf die Lebenshaltung und ihre verhältnismäßige Freiheit, die die Arbeiter zu erobern wußten, stärkstmögliche Organisation ist, versteht sich von selbst. Das ist bereits so oft gesagt worden, daß es schon beinahe ein Gemeinplatz geworden ist. Indessen ist es wichtig, festzustellen, was unter

stärkstmöglicher Organisation zu verstehen ist. Diese besteht — darin sind wir wohl alle hier einig — nicht allein in der Zusammenfassung einer möglichst großen Zahl von Arbeitern in ihren Gewerkschaften, sondern auch darin, daß diese Zusammenfassung auf einer solchen Basis und im allgemeinen in solcher Weise stattfindet, daß die Organisationen imstande sind, ihre Aufgabe zur Beschützung der Interessen der Berufsgenossen und danach auch zur Befreiung der Arbeiterklasse zu erfüllen.

Das setzt wiederum als erste Bedingung voraus, daß sich unsere Organisation immer rückhaltloser auf den Standpunkt des unerbittlichen Klassenkampfes stellen muß, daß national und international mit allem gebrochen wird, was auf ein Zusammenarbeiten mit der Bourgeoisie hinausläuft und daß die Arbeiter sowohl individuell wie als Masse durch die Gewerkschaften zu Streikern erzogen werden, die begreifen, daß sie als Gewerkschafter noch etwas anderes zu tun haben als Beiträge zu zahlen, Versammlungen zu besuchen und Zeitungen zu lesen, nämlich: daß sie ihre Organisationen zu kräftigen Kampforganisationen zu machen haben, indem sie selbst zu jedem Opfer bereite Kämpfer gegen den Kapitalismus und für den Sozialismus werden.

Nicht ohne Absicht lege ich hierauf besondere Betonung. Zeigen sich doch in der Gewerkschaftsbewegung wieder Bestrebungen, die die Aufgabe der Gewerkschaften auf jenen engeren Betätigungskreis einschränken möchten, den sich die Gewerkschaften vor dem Kriege gezogen hatten, und die darauf hinauslaufen, den Gewerkschaften lediglich als Aufgabe zuzuweisen, innerhalb des Rahmens der kapitalistischen Gesellschaft für Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Berufsgenossen zu arbeiten und daß alles, was auch nur nach Politik riecht, der politischen Partei überlassen werden muß.

Den Bourbonen wurde nach der Restauration in Frankreich vorgeworfen, daß sie nichts vergessen und nichts gelernt hätten.

Ich befürchte, daß es bei vielen in unserer Arbeiterbewegung noch schlechter steht: daß sie *alles* vergessen und nichts gelernt haben. Daß sie vergessen haben alles, was die Kriegs- und Nachkriegsjahre den Arbeitern gebracht haben. Vergessen all den Schwindel und allen Betrug, den die Bourgeoisie während und nach dem Kriege an der Arbeiterklasse begangen hat. Vergessen all das Leid, daß das Proletariat als Folge der in der Vergangenheit begangenen Fehler ertragen mußte, noch erträgt und noch weiter zu ertragen haben wird. Vergessen, daß mit parlamentarischen Mitteln Kriege nicht verhindert werden. Vergessen auch, daß die Bourgeoisie schließlich allein Respekt besitzt vor der in die Praxis übertragenen Kraft der Arbeiterbewegung. Und daß sie noch immer nicht die große, alles umfassende Lehre begriffen haben, daß die Befreiung der Arbeiterklasse nur das Werk der Arbeiter selbst sein kann und daß sie für ihre Befreiung von der Bourgeoisie nichts, aber auch absolut nichts zu erwarten haben.

Die Forderung nach stärkstmöglicher Organisation schließt aber noch ein Drittes ein: die Organisation muß nicht nur stärkstmöglich an Zahl, stärkstmöglich im Begreifen ihrer Kampfaufgaben, sondern die Organisation muß auch so zweckmäßig als möglich im Aufbau und in der Form sein.

Hierbei ist eine unumstößlich feststehende Tatsache im Auge zu behalten: je mehr sich das Kapital international organisiert und je mehr es international verbunden auftritt, desto mehr muß auch die Organisation der Arbeiter über einen internationalen Leisten geschlagen und bereit und imstande sein, neben den nationalen Aktionen auch gemeinsame internationale Aktionen gegenüber dem Kapital zu führen. Ich darf meine Auffassungen hierüber als bekannt voraussetzen. Ich meine, daß in Zukunft mehr und mehr das Schwergewicht im Kampfe der Arbeiterklasse von den Landesgewerkschaftszentralen auf die internationalen Berufssekretariate übergehen muß. Man mag mit dieser Auffassung einig gehen oder nicht, jedenfalls kann die Tatsache nicht bestritten werden, daß die Arbeitsbedingungen in bestimmten Betrieben immer abhängiger werden von den Arbeitsbedingungen in denselben oder ähnlichen Betrieben anderer Länder und daß dies zu einem stets engeren Zusammenarbeiten führen muß und als Folge davon stets mehr gemeinschaftliche Aktionen von Berufsgenossen notwendig werden. Das erfordert, daß das Bewußtsein der internationalen Interessengemeinschaft gestärkt wird und die internationalen Berufssekretariate zu allumfassenden Kampforganisationen gemacht werden.

Auch was ich persönlich unter dem Wort „allumfassend“ verstehe, bedarf keiner näheren Darlegung. Im Interesse des Kampfes der Arbeiterklasse gegen ihre Unterdrücker ist die größtmögliche internationale Einheit eine Notwendigkeit und es müssen Mittel und Wege gefunden werden, alle Landesorganisationen in einem internationalen Verband zusammenzufügen. Dies nicht aus Überlegungen sentimentaler Art, sondern weil das Interesse des Weltproletariats es verlangt und weil ohne Zusammenschluß aller, die den Kampf gegen das Kapital wirklich zu führen gewillt sind, dieser Kampf wirksam und erfolgreich nicht geführt werden kann.

Von diesen mehr allgemeinen Bemerkungen endlich zu einer kurzen Betrachtung über die besonderen Aufgaben der I. T. F. und der ihr angeschlossenen Organisationen.

Ohne Selbstüberhebung und Selbstüberschätzung kann gesagt werden, daß die I. T. F. nicht nur der Mitgliederzahl nach eine der stärksten internationalen Berufsorganisationen ist, sondern auch hinsichtlich des organisatorischen Aufbaues und hinsichtlich des Geistes, der die ihr angeschlossenen Organisationen beseelt, allen andern internationalen Berufssekretariaten voransteht. Soweit bisher noch von einer internationalen Aktion die Rede gewesen ist — ich erinnere nur an den Boykott von Ungarn und die Stilllegung und Behinderung der Waffentransporte nach Polen — war es die I. T. F., die bewiesen hat, nicht nur den Willen zur Anwendung der wirtschaftlichen Macht der Arbeiter zu einer internationalen Aktion zu besitzen, sondern auch imstande zu sein, diesen Willen in die Tat umzusetzen. Gleichwohl geziemt auch uns noch Bescheidenheit. Auch wir haben noch erst die allerersten Schritte auf dem Wege getan, den die Transportarbeiter aller Länder zusammen gehen müssen: den Weg gemeinsamen, internationalen Kampfes zur Behauptung und Verbesserung unserer Arbeitsbedingungen und zur Bekämpfung und Zerschlagung des kapitalistischen Systems selbst.

Wohl bewegt sich — wie aus unserem zweijährlichen Bericht hervorgeht — die Zahl der bei der I. T. F. angeschlossenen Organisationen in ständig aufsteigender Linie, aber noch immer steht eine große Zahl von Organisationen außerhalb unserer Reihen, sei es infolge abweichender Auffassungen und des sogenannten Richtungsstreits, sei es — und dies gilt vornehmlich für die nichteuropäischen Organisationen — weil die Notwendigkeit internationalen Zusammenschlusses noch nicht hinreichend begriffen wird. In der kommenden Tätigkeitsperiode werden in erster Linie kräftige Versuche gemacht werden müssen, die Organisationen des Eisenbahnpersonals, der Transportarbeiter und der Seeleute in den überseeischen Ländern zum Anschluß an die I. T. F. zu bewegen. Gleichzeitig wird alles irgend Mögliche aufgeboten werden müssen, um in der Arbeiterbewegung im allgemeinen und innerhalb des Rahmens der I. T. F. im besonderen die Einheit zustande zu bringen.

Außerdem wird mehr als bisher getan werden müssen, die Erkenntnis der internationalen Interessengemeinschaft der Transportarbeiter aller Länder zu vertiefen, um internationale Aktionen mit Erfolg führen zu können. Ein erster Beginn in dieser Richtung bildet die Konferenz der Vertreter der Nordseehäfen, die im April dieses Jahres in Antwerpen stattgefunden hat und wo die Notwendigkeit und Möglichkeit gemeinsamer und eventuell gleichzeitiger internationaler Aktion zur Verteidigung und Behauptung des Achtstundentags besprochen und erkannt und die Vorbereitung hierzu getroffen wurde.

Soll aber auf die Dauer die I. T. F. wirklich *die* Internationale aller Transportarbeiter werden und bleiben können, dann ist es nötig zu überlegen, ob in der Organisationsform nicht noch Änderungen vorgenommen werden müssen.

Zunächst wird neben der besonderen Sektion der Eisenbahner und der Seeleute auch die der Hafearbeiter weiter ausgebaut werden müssen. Dann wird aber auch zu überlegen sein, ob bei Zutritt nichteuropäischer Organisationen in größerer Anzahl zur I. T. F. nicht ein festeres Band innerhalb des Rahmens der I. T. F. für jeden Weltteil besonders geschaffen werden muß und zwar in dem Sinne, daß jeder Weltteil einen eigenen Zentralpunkt erhält und eigene zweijährliche Kongresse veranstaltet, die die Vorschläge für die Weltkongresse der I. T. F. behandeln und die Vertreter hierzu ernennen.

Ich weiß, daß dies noch nicht in der nächsten Zukunft liegt. Aber es ist nützlich, alle Möglichkeiten der Entwicklung und der Notwendigkeit rechtzeitig ins Auge zu fassen, damit unsere Internationale ihre Weltaufgabe stets mehr und stets besser erfüllen kann.

Damit komme ich zum Schlusse meiner Ausführungen. Von Optimismus im gewöhnlichen Sinne des Wortes sind meine Betrachtungen über die Weltlage und die Ausblicke für die Arbeiterschaft nicht getragen. Ich glaube aber auch, den Zustand nicht dunkler beschrieben zu haben, als er wirklich ist. Und selbst wenn dies doch der Fall wäre, erscheint mir eine Überschätzung der Gefahren und Schwierigkeiten noch immer besser als eine

Unterschätzung. Wohl verfrühter Optimismus und unangebrachtes Vertrauen führen können, hat die Arbeiterschaft noch täglich an ihrem Leibe zu verspüren.

Die Weltlage ist und bleibt ernst. Der Kapitalismus mag sich in seinem letzten Stadium befinden, aber niemand weiß, wie lange dieses Stadium dauert. Danach, daß das Ende rasch eintrete, sieht es jedenfalls nicht aus. Dagegen spricht schon die außerordentliche Anpassungsfähigkeit des Kapitals an veränderte Bedingungen und die von den Kapitalisten aller Länder sehr gut begriffene Interessenverbundenheit. Wohl stehen die einzelnen nationalen Gruppen auch heute noch in beständigem Konflikt und suchen einander die toten und lebenden Produktionsmittel streitig zu machen, aber am Ende dieser Konflikte steht die Aussöhnung auf Kosten der Arbeiterklasse. Wir haben dies im Ruhrkonflikt erlebt und erleben es weiter in dem Sachverständigenbericht, der doch im wesentlichen alles vermeidet, was geeignet ist, das deutsche Kapital zu schwächen. Gerade diese Erfahrungen müßten dem Proletariat begreiflich machen, daß alle diese Konflikte, gleichgültig ob sie unbewaffnete oder bewaffnete Form annehmen, stets im Interesse des internationalen Kapitals liegen und daß der Krieg selbst nur ein internationaler Geschäftsgegenstand ist, der die Aktienkurse der Industrie im selben Maße steigen läßt als die Leichen der Proletarier fallen. Es ist denn auch kein Zufall, daß sich — wie einwandfrei erwiesen ist — die Industriellen der feindlichen Staaten noch während des Krieges mit Lieferungen ausgeholfen haben, um einander das Durchhalten des Krieges zu erleichtern. Sie wollten dadurch ein verfrühtes Versiegen dieser Gewinnquelle verhindern. Halten wir uns diese Tatsachen vor Augen, dann ist die Haltung des Proletariats allen diesen Konflikten gegenüber klar vorgezeichnet: es darf an diesen Konflikten keinen Teil haben, denn es geht hier nicht um nationale oder Volksinteressen und am wenigsten noch um Interessen des Proletariats, sondern um Dividenden. Wo sich aber diese Konflikte in einen Krieg zu erweitern drohen, da dürfen wir uns nicht damit begnügen, die Hände in den Schoß zu legen und passive Resistenz zu üben, wie wohl auch dieses schon die Pläne der Bourgeoisie zu durchkreuzen geeignet sein kann, sondern da muß die Arbeiterschaft zur aktiven Resistenz, zum Krieg der Völker gegen den Krieg der Kapitalisten übergehen.

Das bedingt, daß wir unsere bereits auf dem ersten Nachkriegskongreß aufgenommene Kampagne gegen den Krieg mit unvermindertem Eifer fortsetzen, daß wir fortfahren, die Arbeitermassen über den wahren Sinn der Kriege aufzuklären und es tief und unverwischbar in Hirn und Herz hämmern, daß nie und nimmer, und am wenigsten noch in Kriegszeiten, eine Interessengemeinschaft mit der Bourgeoisie besteht.

Was hinsichtlich der Bekämpfung der Kriege gilt, das gilt nicht minder von dem Kampf um die Befreiung der Arbeiterklasse. Nur in dem Maße als diese bereit und imstande ist, den Kampf gegen den Kapitalismus besser und wirksamer zu führen als bisher, wird es ihr gelingen, sich aus der heutigen Lohnsklaverei zu befreien. Nur unausgesetzter, unermüdlicher Kampf auf revolutionärer Grundlage, was in sich schließt absolute Abweisung jeglicher Arbeitsgemeinschaft mit den Vertretern des kapitalistischen Systems, wird

die Arbeiterbewegung instand setzen, ihre Aufgabe zu erfüllen. In letzter Instanz geht es hierbei um die Frage, ob das Proletariat bereit ist, alle Opfer zu bringen, die seine Befreiung notwendig macht, ob es bereit ist, den Preis für seine Befreiung zu zahlen, auch wenn dieser ein hoher ist.

„Proletarier aller Länder vereinigt euch. Ihr habt nichts zu verlieren als eure Ketten, aber eine Welt zu gewinnen!“

Offiziell glauben wir noch immer, daß diese Worte des großen Vorkämpfers der Arbeiterklasse richtig sind.

Möge die I. T. F. zeigen, daß es ihr um diese Forderung ernst ist und daß das darin enthaltene Bekenntnis zum Befreiungskampf und zur Vereinigung der Proletarier aller Länder nicht nur ein Lippenbekenntnis ist. Schließen wir kein einziges Land aus unserem Verband aus, seien wir bereit zum Kampf mit allen Mitteln und bereit zu allen Opfern, und durchdringen wir alle jene, die wir hier vertreten, mit diesem Geist. Dann, aber auch nur dann, können wir unsere Mission erfüllen. Dann, aber auch nur dann, wird das Proletariat Europas und der ganzen Welt seine Befreiung erkämpfen und aufrichten können die neue Welt, zu der wir uns zu bekennen erklären: die sozialistische Gemeinschaft.

* * * *

Guinchard (Französischer Transportarbeiterverband): Ich möchte an den Ausführungen Fimmens einige Reserven geltend machen und zwar ganz besonders hinsichtlich der Teile, die sich auf das Sachverständigengutachten und die Londoner Konferenz beziehen. In ähnlicher Weise wie Fimmen hat auch der Vorsitzende in seiner Eröffnungsrede gesprochen. Von Fimmen hätte auch erwartet werden dürfen, daß er die Weltlage unter dem Gesichtspunkt der besonderen Transportarbeiterinteressen bespricht. Statt dessen hat Fimmen die Transportarbeiterschaft nur ganz beiläufig berührt und ein Referat gehalten, das nicht von der Tribüne eines Transportarbeiterkongresses gesprochen werden durfte. Die von Fimmen aufgeworfenen Fragen unterliegen in erster Linie der Zuständigkeit des Internationalen Gewerkschaftsbundes, und da dieser hierzu bereits Stellung genommen hat, läuft die Rede Fimmens sehr auf den Versuch hinaus, die Internationale Transportarbeiter-Föderation in einen Gegensatz zum Internationalen Gewerkschaftsbund zu setzen. Der Kongreß hat sich vorhin gewehrt, unter Diktatur des Internationalen Gewerkschaftsbundes gestellt zu werden, aber wir dürfen uns dann auch nicht anmaßen, dem Internationalen Gewerkschaftsbund seine Haltung vorschreiben zu wollen.

Präsident Williams: Das Referat Fimmens muß als eine persönliche Meinungsäußerung betrachtet werden. Dem Exekutivkomitee hat die Rede nicht vorgelegen. Seine Mitglieder haben davon erst zur selben Zeit wie die Kongreßdelegierten Kenntnis erhalten. Ich bitte die Delegierten, sich bei der Aussprache lediglich an die von dem Exekutivkomitee vorzulegende Resolution zu halten.

Schumann (Deutscher Verkehrsbund): Ich kann mich der Auffassung des Vorsitzenden nicht anschließen. Fimmen hat als Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gesprochen, und seine Ausführungen müssen daher auch Gegenstand der Diskussion sein. Ginge die Rede ohne Diskussion ins Land, dann würde man in ihr fälschlicherweise die Meinung des Kongresses sehen. Ich bin dagegen damit einverstanden, daß der Kongreß die Diskussion erst dann aufnimmt, wenn das Exekutivkomitee beraten und eine Entschließung vorgelegt hat.

Ben Tillett (Englischer Transportarbeiterverband) fragt, ob die vom Präsidenten vorgeschlagene Behandlungsart als eine Ablehnung des Fimmenschen Referates zu deuten sei.

Vorsitzender Williams: Ablehnung oder Genehmigung kommt nicht in Frage.

Cotter (Englische Transportarbeiterföderation): Ich kann meine Auffassung mit derjenigen des Vorsitzenden nicht vereinigen. Es handelt sich hier nicht um das Referat einer Privatperson, sondern um den Bericht des Generalsekretärs der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, und zu diesem Bericht muß der Kongreß Stellung nehmen, sei es, indem er ihn annimmt, ablehnt oder einer Änderung unterzieht.

Fimmen: Gegenüber dem von Guinchard erhobenen Vorwurf, daß meine Rede über die internationale Lage zu allgemein gehalten sei und sich nicht auf eine Betrachtung der Lage vom Gesichtspunkt der Transportarbeiterschaft beschränke, muß ich darauf hinweisen, daß ich das heutige Referat im selben Rahmen gehalten habe wie auf dem letzten Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Damals ist von keinem Delegierten eine Beanstandung erfolgt. Was die Feststellung angeht, daß das Exekutivkomitee zuvor keine Kenntnis von meiner Rede hatte, so muß ich den Kongreß darauf hinweisen, daß dies aus technischen Gründen nicht möglich war, da die Übersetzungen infolge der angehäuften Vorbereitungsarbeiten, die mit einem Kongresse verbunden sind, nicht früher fertiggestellt werden konnten. Übrigens ist keines der Referate dem Exekutivkomitee vorgelegt worden.

Präsident Williams: Es liegt mir natürlich fern, die Delegierten beeinflussen und sie von dem abhalten zu wollen, was sie zu tun entschlossen sind. Wer den Bericht ablehnen will, braucht nur eine entsprechende Resolution einzureichen. Gleichwohl möchte ich vorschlagen, die Vorlegung der Resolution des Exekutivkomitees abzuwarten. Das Exekutivkomitee wird im Anschluß an diese Sitzung zusammentreten und eine Resolution formulieren.

De Bruyn (Belgischer Eisenbahnerverband): Ich stimme dem Vorschlage des Präsidenten zu, muß aber doch Einspruch erheben

sowohl gegen eine Wendung in der Eröffnungsrede des Vorsitzenden Williams, als gegen Wendungen in der Rede Fimmens. So erklärt der Vorsitzende Williams beispielsweise wörtlich: „Es scheint, daß wir nur zu sehr beflissen sind, den Rat und die Vormundschaft bürgerlicher Wirtschaftler und Sachverständiger anzunehmen, statt als unabhängige Arbeiterklasse unseren eigenen Standpunkt zu Angelegenheiten zu präzisieren, die für die Arbeiter und deren Frauen und Kinder so einschneidend sind.“ Hinsichtlich des Referats Fimmen verweise ich auf die wiederholt vorkommende Bemerkung, daß auch die bestehenden Arbeiterregierungen nicht viel mehr seien als die mehr oder minder rot gefärbten Kulissen, hinter denen die wirklichen Herrscher, die Bankiers, Großindustriellen und Großagrarier ihre Pläne zur verschärften Ausbeutung und Versklavung der Arbeiterschaft entwerfen und ausführen. Ich möchte mit Rücksicht auf diese Wendung an die englischen Kameraden die Frage richten, ob sie tatsächlich der Meinung sind, daß Macdonald nur den Interessen der internationalen Bourgeoisie diene und ob die französischen Kollegen dasselbe von Herriot denken. Mir will es jedenfalls scheinen, als ob gewisse Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die Gelegenheit dieses Kongresses benützen, nicht um das Programm der Internationalen Transportarbeiter-Föderation oder das von Amsterdam, sondern das von Moskau zu verteidigen.

Präsident Williams: Ich stelle fest, daß der Kongreß mit meinem Vorschlag einverstanden ist, die Aussprache bis nach erfolgter Unterbreitung der Resolution des Exekutivkomitees zu vertagen. Ich erteile nunmehr *Chachuat* das Wort zur Begründung des von der französischen Seeleute-Föderation vorgelegten Antrages 4.

Wortlaut des Antrages:

Die Vereinigten Staaten Europas.

Der Hauptvorstand der Seeleute-Föderation, die alle Schiffsleute umfaßt, gibt in Anbetracht des Umstandes, daß durch das profitgierige Treiben des europäischen Kapitalismus, sowie durch die reaktionäre Haltung der europäischen Länder die Erhaltung des Friedens von Tag zu Tag mehr in Frage gestellt wird,

dem Wunsche Ausdruck,

daß man sich ernstlich mit dem Problem der Errichtung der „Vereinigten Staaten Europas“ befasse, und ersucht alle der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen, zur Verwirklichung dieser Idee beizutragen, indem sie mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Kräften diesen Gedanken in allen ihrem Einfluß zugänglichen Kreisen verbreiten.

Chachuat (Französische Seeleute-Föderation): Es scheint mir, daß der Kongreß etwas nervös ist. Ich bitte die Delegierten, den

Zwischenfall einen Augenblick zu vergessen. Sie haben die von unserem Verband vorgelegte Resolution vor Augen. Sie ist klar und deutlich. Was wir wollen, ist die Sicherstellung des Friedens auf der Grundlage des engsten Zusammenwirkens aller Staaten und deren Zusammenfassung in einer überstaatlichen Organisation. Es bedarf wohl keines besonderen Hinweises, warum der vorgelegte Antrag gerade von einer Seeleuteföderation ausgeht. Mehr als die Arbeiter jedes anderen Berufes stehen die Seeleute in ununterbrochenem internationalem Verkehr. Erfreulicherweise findet die Idee der „Vereinigten Staaten Europas“ auch in andern Kreisen ein wachsendes Echo. Diese Bestrebungen sind nicht neu. Ich darf den Kongreß vielleicht daran erinnern, daß schon *Viktor Hugo* einmal von sich erklärt hat: „Ich bin Mitglied einer Partei, die noch nicht besteht; es ist die Partei der Menschheit, die die Partei des 20. Jahrhunderts sein wird.“ Natürlich gebe ich mir vollkommen Rechenschaft darüber, daß die Annahme unseres Antrags allein uns dem gesteckten Ziele noch nicht näher bringt, aber wir wollen, daß von diesem Kongreß aus die Arbeiterschaft auf diese Idee hingewiesen wird. Die Unterdrückten aller Länder müssen sich den herrschenden geistigen Bewegungen, die auf die Schaffung der Vereinigten Staaten von Europa hinzielen, anschließen und dürfen diesen gegenüber nicht in Untätigkeit verharren.

Henson (Englische Transportarbeiter-Föderation): Diese Resolution hätte dem Kongreß nicht unterbreitet werden sollen. Die Arbeiterschaft weiß mit ihr nichts anzufangen. Auch der französische Delegierte selbst vermochte ihr keinen konkreten Inhalt zu geben. Er hat uns nicht einmal gesagt, aus welchen Staaten die Vereinigten Staaten Europas gebildet werden sollen. Er hat uns auch nicht verraten, in welcher Form er sich die Schaffung der Vereinigten Staaten Europas denkt, ob sie ein Königreich, ein Volksstaat sein und alle Angehörigen eine gleiche Sprache sprechen sollen. Ich meine, daß der Zeitpunkt zur Vorlegung einer solchen Resolution arg verfrüht ist und daß sie nicht einem Kongreß im Jahre 1924, sondern vielleicht einem im Jahre 1904 stattfindenden Kongreß vorgelegt werden sollte.

Guinchard (Französischer Transportarbeiterverband): Der Vorredner scheint die Absicht der von den französischen Seeleuteföderation vorgelegten Resolution mißverstanden zu haben. Die Resolution will nichts mehr sein als der Ausdruck eines Wunsches. Gegenüber der ironischen Frage, ob die Angehörigen der zu schaffenden Vereinigten Staaten Europas dann auch eine einzige Sprache sprechen sollen, möchte ich den Vorredner nur darauf hinweisen, daß er der Vertreter eines Weltreiches ist, dessen Länder auch sehr viele Sprachen sprechen.

Ben Tillett (Englischer Transportarbeiterverband): **Meiner Meinung nach verdient der Antrag mehr als eine sarkastische Behandlung.** Wir sitzen hier als Vertreter verschiedenster Länder zusammen, weil wir der festen Überzeugung sind, daß einmal der Tag der allgemeinen Verbrüderung der arbeitenden Klasse aller Länder kommen wird. Unsere Aufgabe ist es, den internationalen Gedanken zu fördern. Ich selbst bin einer der Gründer der Internationale. Ich weiß noch ganz gut, was vor 40 Jahren die Presse über unsere Gründung geschrieben und wie sie uns verhöhnt hat. Ich muß annehmen, daß Kollege Henson einen schlechten Tag hat, denn er gehört doch selbst einer Organisation an, die auch die Arbeiter anderer Länder umfaßt und zu umfassen bestrebt ist. Unsere Aufgabe ist die internationale Gestaltung aller Verhältnisse, nicht nur der Löhne und der Arbeitsbedingungen. Das Kapital ist international wohl organisiert und wirkt international aufs engste zusammen. Einen Beweis dafür liefert der Dawesplan. Als ich vorhin Fimmen sprechen hörte, glaubte ich mich um 40 Jahre verjüngt. Zu dieser Zeit habe ich nicht anders gesprochen und ich bedaure nur, daß das, was vor 40 Jahren bereits gesagt worden ist, auch heute noch immer wiederholt werden muß. Ich werde die Vereinigten Staaten Europas nicht mehr erleben, aber ich begrüße die Resolution als einen starken Ausdruck internationalen Denkens, von dem ich sowohl als Idealist wie als Praktiker in der Gewerkschaftsbewegung erfüllt bin.

Der Präsident legt hierauf den Antrag der französischen Seeleute-Föderation zur Abstimmung vor.

Der Antrag wird angenommen. Nur Henson (Englische Transportarbeiter-Föderation) stimmt dagegen.

Festsetzung der Beiträge.

Tomschik (Österreichischer Eisenbahnerverband): Es ist mir die Aufgabe zugefallen, anstelle des durch Krankheit verhinderten Kollegen Bidegaray über die Beitragsfrage zu sprechen. Es handelt sich darum, die Internationale Transportarbeiter-Föderation lebenskräftig zu erhalten. Ein Blick auf die vorliegenden Anträge zeigt Ihnen, daß beabsichtigt ist, dem Sekretariat eine Reihe neuer Aufgaben zuzuweisen. Diesen Aufgaben kann das Sekretariat nur gerecht werden, wenn ihm dazu auch die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hat bisher fleißige Arbeit geleistet, und wir alle wünschen, daß es diese auch fernerhin leisten kann. Wie Sie alle wissen, ist auf dem letzten Kongreß in Wien ein Antrag angenommen worden, der die Länder mit niedriger Valuta ermächtigt, von dem allgemeinen Beitragssatz von 6 holländischen Cents pro Mitglied und Jahr abzuweichen und statt dessen ein Zehntel des durchschnittlichen Stundenlohnes pro

Mitglied und Jahr zu leisten. Der Generalrat legt dem Kongreß nun folgenden Antrag vor:

„Der Kongreß erkläre die Bestimmungen des Statuts über die Höhe der Beitragsleistung an die Internationale Transportarbeiter-Föderation ab 1. Januar 1925 für alle angeschlossenen Organisationen als bindend.“

Damit wird der erwähnte Wiener Beschluß rückgängig gemacht. Ich ersuche die Delegierten namens des Generalrates, diesem Antrag die Zustimmung zu geben. Ich vertrete hier die Organisation eines Landes, dessen Währung noch sehr tief steht. Die finanziellen Verhältnisse unserer Organisation sind denn auch alles andere als glänzend. Gleichwohl haben wir für das laufende Jahr unsern Beitrag in der statutarischen Höhe abgeliefert und von der Vergünstigung des Wiener Beschlusses keinen Gebrauch gemacht. Wir taten dies, weil wir den Organisationen anderer Länder nicht nachstehen und zu gleichen Teilen an den Unkosten des Sekretariats teilnehmen wollen. Wir setzen voraus, daß auch die andern Organisationen nicht zurückstehen wollen und glauben bestimmt, daß das, was uns in Österreich möglich ist, auch allen andern Organisationen möglich sein muß. Ich ersuche daher um einmütige Annahme des vom Generalrat vorgelegten Antrags.

Präsident Williams: Die Aussprache über diesen Punkt wird mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit auf morgen vormittag vertagt.

Zweiter Tag.

Freitag, den 8. August 1924.

Vormittagssitzung.

Präsident Williams: Wir treten in die Aussprache über den vom Kollegen Tomschik eingeleiteten Tagesordnungspunkt „Festsetzung der Beiträge“ ein.

Guincharde (Französische Transportarbeiter): Wir halten die vorgeschlagene Beitragserhöhung für die französischen Organisationen nicht durchführbar. Unsere Organisationen sind noch sehr geschwächt und wir können den Mitgliedern nicht höhere Beitragsleistungen zumuten. Schon die letzte Beitragserhöhung hat uns einen Verlust von 4000 Mitgliedern gebracht oder wenigstens zu diesem Verlust beigetragen. Die Annahme des vom Generalrat vorgelegten Antrags würde für die französischen Organisationen eine Verdoppelung ihrer Beiträge bedeuten. Der Antrag trägt auch nicht der Möglichkeit eines weiteren Sinkens der Währungen Rechnung. Voraussetzung für die Erhöhung der Beiträge ist die endgültige Stabilisierung der Währungen.

Cotter (Englische Transportarbeiter-Föderation): Wir müssen zu einer genauen Regelung der Beitragsfrage kommen. Bisher war es so, daß die englischen Organisationen den größten Teil der Unkosten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation getragen haben, aber auf die Dauer geht es nicht an, diese einigen Ländern zu überlassen und hier immer die Armut zu demonstrieren. Wir sind kein Wohltätigkeitsinstitut. Ich habe mich sehr gefreut, daß gerade ein österreichischer Genosse den Antrag des Generalrats vertreten hat. Wenn jemand mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hat und unter dem Verfall der Währung leidet, dann sind es die österreichischen Organisationen. Dennoch haben wir gehört, daß die österreichischen Organisationen aus eigenem Drang die statutarischen Beiträge bereits für 1924 abgeführt haben. Ich meine, was den Österreichern möglich ist, kann den anderen nicht unmöglich sein. Schließlich wäre noch zu bemerken, daß bei Abstimmungen auch nicht auf Grund der geleisteten Beiträge, sondern auf Grund der Mitgliederzahlen verfahren wird.

Chalmet (Belgische Straßen- und Kleinbahner) : Wir begreifen alle die Notwendigkeiten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation; wir erkennen auch gerne an, daß die englischen Organisationen einen besonders großen Teil der Unkosten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation aufbringen, aber es darf auch nicht übersehen werden, daß auch andere Organisationen, wie beispielsweise die belgischen, ihren Verpflichtungen restlos nachkommen. Auch für uns Belgier bedeutet der Antrag eine Verdoppelung der Beiträge, und wenn man nun hier den Antrag mit einem Hinweis auf die hohen Kosten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation begründet, so möchte ich demgegenüber bemerken, daß schon in Wien die Feststellung gemacht worden ist, daß die hohen Kosten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu einem großen Teil bedingt werden durch die allgemeinen teuren Verhältnisse des Landes, in dem sich der Sitz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation befindet. Es erscheint mir daher zweckmäßig, die Frage der Verlegung des Sekretariats in ein weniger teures Land zu prüfen.

Forstner (Österreichische Transportarbeiter) : Die österreichischen Transportarbeiter werden für den Antrag stimmen, obwohl es ihnen sehr schwer fällt, den statutarischen Beitrag an die Internationale Transportarbeiter-Föderation abzuführen. Wir leiden in Österreich noch fortgesetzt unter den Wirkungen der Inflation und erheben beispielsweise auch heute noch erst 50% der Vorkriegsbeiträge. Wir wollen aber in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nicht Organisationen zweiter Ordnung sein, sondern zu gleichen Teilen zu den Unkosten unseres internationalen Sekretariats beitragen.

Cramp (Englische Eisenbahner N. U. R.) : Ich unterstütze den Antrag des Generalrats. Die englischen Organisationen sind nach wie vor bereit, ihre Verpflichtungen zu erfüllen. Die französischen Delegierten möchte ich daran erinnern, daß es auf dem europäischen Kontinent andere Länder gibt, wo die Gewerkschaften mit viel größeren Schwierigkeiten zu kämpfen haben als sie. Frankreich hat in den letzten Jahren so gut wie keine Arbeitslosigkeit gekannt. In Deutschland haben die Organisationen Tausende von Mitgliedern verloren. Gleichwohl hat der Deutsche Eisenbahnverband seine rückständigen Beiträge an die Internationale Transportarbeiter-Föderation abgeführt. Wenn sich die französischen Kollegen so begeistert für die Idee der Vereinigten Staaten Europas einsetzen, dann dürften sie doch auch nicht ein höheres Opfer für die Internationale Transportarbeiter-Föderation scheuen. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist die beste der bestehenden Berufsinternationalen. Wenn die englischen und andern Organisationen gewillt sind, die Verpflichtungen ihr gegenüber zu erfüllen, dann muß dieser Wille auch bei den französischen Organisationen vorausgesetzt werden dürfen.

Grünzner (Tchechoslowakische Eisenbahner): Wir sind der Meinung, daß der Gegenstand genügend erörtert worden ist und daß es auch mit Rücksicht auf die reichhaltige Tagesordnung Zeit ist, die Debatte hierüber zu beendigen. Ich erkläre gleichzeitig, daß unsere Organisation dem Antrag des Generalrats zustimmen wird und beantrage Schluß der Debatte.

Le Guen (Französische Eisenbahner): Wir sind für die Einheitlichkeit der Beiträge, aber wir sind auch für die Einheitlichkeit der Währungen. Kann in den Währungen keine Einheitlichkeit erreicht werden, dann ist dies auch für die Beiträge nicht möglich. Wir haben auch sonst mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Infolge der Spaltung haben wir eine ganz neue Organisation errichten müssen. Bisher bezahlten wir für die französischen Eisenbahner 6000 Franken Beiträge. Bei Annahme des Antrags würde sich dieser Betrag auf 14 700 Franken erhöhen. Das ist für uns nicht tragbar. Der Kassenbericht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zeigt, daß die Organisation mehr ausgibt als sie an Beiträgen einnimmt, weil viele Organisationen ihre Beiträge nicht leisten. Wenn dies schon jetzt der Fall ist, so ist zu befürchten, daß nach Annahme des Antrags noch mehr Organisationen im Rückstand bleiben. Es dürfte wohl auch möglich sein, sparsamer zu wirtschaften. Wenn wir in der Lage geblieben wären wie vor dem Streik im Jahre 1920, würden wir keine Einwendungen erheben. Aber die Schwierigkeiten, mit denen wir jetzt zu kämpfen haben, erlauben uns nicht, dem vorgelegten Antrag zuzustimmen. Wir sind für Vereinheitlichung der Beiträge, aber nicht auf der vorgeschlagenen Grundlage.

Präsident Williams: Die Aussprache über diesen Punkt der Tagesordnung ist geschlossen. Wir gehen zur Abstimmung über.

Der Antrag des Generalrats wird mit großer Mehrheit angenommen.

Präsident Williams: Wir kommen nunmehr zu Punkt 8 der Tagesordnung:

Referat über die Aufrechterhaltung des Achtstundentages.

Von J. Döring.

Seit geraumer Zeit konzentriert sich das Denken der gesamten Arbeiterschaft auf einen Punkt: *auf die Erreichung bzw. Erhaltung des Achtstundentages oder der Achtundvierzigstundenwoche.* Das ist nicht weiter verwunderlich. *Es gibt keine Forderung der Arbeiter, die international so fest verankert wäre, wie die des Achtstundentages.* Man muß schon in der Geschichte ziemlich weit zurückgehen, will man dem Ursprung auf die Spur kommen. Bereits im 18. und 19. Jahrhundert wurde — und nicht etwa nur in europäischen Staaten — von Vorläufern der heutigen Gewerkschaften der

Achtstundentag gefordert und um den Achtstundentag gekämpft. Als konkrete Forderung taucht der Achtstundentag zuerst auf in *Australien* um das Jahr 1858. In *Nordamerika* setzte eine Bewegung zwecks Regelung der Arbeitszeit um das Jahr 1880 ein, mit dem Erfolg, daß für einzelne Staatsbeamtenkategorien der Achtstundentag eingeführt wurde. Als aber die gesetzliche Festlegung für die Industrie Jahre auf sich warten ließ, setzte im Jahre 1886 in allen Großstädten eine gewaltige Demonstration ein mit der Forderung des Achtstundentages. Im folgenden Jahre tobten eine Unmenge Streiks (man berichtet von etwa 1200), die fast alle mit der Forderung des Achtstundentages in Zusammenhang standen. In *Europa* waren es zuerst die englischen Arbeiter-Gewerkschaften — soweit man von Gewerkschaften reden kann —, die den Achtstundentag als kompakte Forderung aufstellten und durch Kämpfe zu erringen suchten. Dieselbe Forderung wurde aufgestellt in Frankreich, der Schweiz, Deutschland, Dänemark usw.

Zu einer einheitlichen, wuchtigen internationalen Aktion wurde die Forderung des Achtstundentages aber erst, als der internationale Sozialistenkongreß auf seiner Tagung 1889 in Paris beschlossen hatte, daß in Zukunft am 1. Mai jeden Jahres in allen Ländern durch allgemeine Arbeitsruhe Demonstrationen zugunsten des Achtstundentages stattfinden sollten. Durch diesen Beschluß wurde die Forderung auf breiteste internationale Grundlage gestellt und das Interesse weitester Kreise dafür wachgerufen. Der Achtstundentag konnte natürlich durch die am 1. Mai stattfindenden Demonstrationen — gleichgültig, ob mit oder ohne Arbeitsruhe — nicht erobert werden, besonders nicht in Ländern mit schwachen Organisationen, oder wo überhaupt Ansätze zu Gewerkschaften noch gar nicht vorhanden waren. Aber als ein sehr bedeutender Erfolg muß gebucht werden, daß zunächst einmal die Aufmerksamkeit und das Interesse der Arbeiterschaft der ganzen Welt auf das Problem gelenkt und den Kapitalisten und Regierungen in jedem Jahre in nachdrücklichster Weise der feste unabänderliche Wille der Arbeiterschaft demonstriert wurde: „Wir alle kämpfen gemeinsam auf der ganzen Welt für den achtstündigen Arbeitstag.“

Als im Jahre 1901 das Internationale Gewerkschaftssekretariat errichtet wurde und die internationalen Gewerkschaftskonferenzen sich die Beschlüsse der Sozialistenkongresse zu eigen machten, wurde die Bewegung noch bedeutend vertieft dadurch, daß alle Gewerkschaften die Forderung des Achtstundentages in ihr Programm aufnahmen. Die Gewerkschaften haben schwer gerungen, haben große Opfer gebracht und — wie es so im Kampf geht — manchmal schwere Enttäuschungen erlebt. Aber im heißen Ringen war den Kapitalisten doch Stück für Stück der Boden abgerungen, manche Gewerkschaften hatten bereits durch eigene Kraft und unermüdlichen Kampf den Achtstundentag nicht nur erreicht, sondern überholt, sodaß im Jahre 1914 der Erfolg dieser gewaltigen Bewegung wirklich befriedigend genannt werden muß.

Durch den Kriegsausbruch wurde die Einheitlichkeit der Bewegung gestört und die Fortsetzung einer internationalen Aktion unmöglich gemacht. Alle am Krieg direkt und indirekt beteiligten Regierungen machten den Arbeitern ihres Landes — um sie gefügiger zu machen — große

Versprechungen in bezug auf den Arbeiterschutz, soziale Einrichtungen, besonders aber in bezug auf die Regelung der Arbeitszeit. Die Arbeiter, durch frühere Erfahrungen gewitzigt, trauten den Versprechungen nicht recht, jedenfalls ließen sie sich nicht einschläfern.

Im Jahre 1916 traten die Gewerkschaften verschiedener Länder in *Leeds* zusammen, um ein Programm von Forderungen, deren Erfüllung unbedingt von jeder Regierung verlangt werden sollte, aufzustellen. Dieser Konferenz folgte eine zweite Ende 1917 in *Bern*, die sich mit derselben Materie befaßte. Leider konnten zu diesen Konferenzen nicht alle Gewerkschaften Vertreter entsenden, da die Welt in zwei große Heerlager gespalten war.

Im November 1918 wurde in Deutschland durch eine Verordnung der Volksbeauftragten der Achtstundentag gesetzlich festgelegt. In Österreich wurde der gesetzliche Achtstundentag durch die Nationalversammlung im Dezember 1918 beschlossen. Damit war der Stein ins Rollen gebracht. Im Februar 1919 trat wiederum in *Bern* eine Konferenz von Gewerkschaftsvertretern in der Zusammensetzung der vorausgegangenen Konferenzen zusammen. „Die Arbeitszeit soll acht Stunden pro Tag und 48 Stunden pro Woche nicht überschreiten,“ so lautete die Formel über die Arbeitszeit in dem dort beschlossenen Programm.

Der Friedensvertrag von Versailles befaßte sich ebenfalls mit dem Problem, denn im Artikel 427 (Abs. 2 Teil XIII) unter Nr. 4 heißt es: „Annahme des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche als zu erstrebendes Ziel überall da, wo es noch nicht erreicht ist.“ Das Internationale Arbeitsamt, das auf Grund desselben Teils (XIII) des Friedensvertrages geschaffen wurde, mußte sich logisch mit der Frage der Arbeitszeit beschäftigen.

Die erste Arbeitskonferenz des Internationalen Arbeitsamtes, die im Oktober/November 1919 in Washington stattgefunden hat, hat dann auch als ersten Punkt das Problem des Achtstundentages behandelt und den Entwurf eines Übereinkommens beschlossen. Natürlich setzten die Vertreter der Arbeitgeber dem Bestreben der Arbeitervertreter — und es sei hinzugefügt auch den Bemühungen des Internationalen Arbeitsamtes — den denkbar größten Widerstand entgegen. Wenn die Gewerkschaften damals sich nicht in einem Stadium ungeheurer Entwicklung und Machtentfaltung befunden hätten — wer weiß, ob nicht schon damals, so kurz nach den gegebenen Versprechungen, das Prinzip des Achtstundentages als Versuchsballon aufgelassen und niemals wieder zum Vorschein gekommen wäre. So war der beschlossene Entwurf einer Übereinkunft immerhin ein Erfolg, ein erster Erfolg, der natürlich noch sehr viel Arbeit und Opfer erheischen mußte, bis er zu einem vollen Erfolg entwickelt werden konnte.

Nachdem die Arbeitskonferenz in Washington das Übereinkommen beschlossen hatte, blieb nichts weiter zu tun übrig, als die Regierungen zu veranlassen, diesem Übereinkommen durch Ratifikation beizutreten. Aber da setzte der Kampf bereits ein. Eine Reihe von Regierungen hatte bereits vor der Konferenz in Washington die Arbeitszeit gesetzlich geregelt, so u. a. Schweden, Oktober 1917; Finnland, November 1917; Portugal, Januar 1917; Tschoslowakei, November 1918; Schweiz, Juni 1919; Norwegen, August 1918; Holland, Oktober 1919; Jugoslawien, September 1919; Frankreich,

April 1919; Polen, Dezember 1919; Bulgarien, Mitte 1919; Österreich, Dezember 1918 und Deutschland, November 1918. Mit Ausnahme der beiden zuletzt genannten Staaten waren die Bestimmungen über die Arbeitszeit zum Teil sehr lückenhaft, zum Teil zeitlich begrenzt und zum Teil nur für bestimmte Berufsgruppen zugeschnitten. Nach der Konferenz in Washington haben auch Belgien (Oktober 1921 und 1923), Italien August 1923 und Luxemburg Dezember 1923 die Arbeitszeit gesetzlich geregelt. In England ist bisher eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit nicht erfolgt, doch ist der Achtstundentag für die bedeutendsten Industriezweige — auch für das Transportgewerbe — allgemein durch Vereinbarung zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber eingeführt. An *außereuropäischen Ländern* haben nur einige für die Weltwirtschaft unbedeutende Länder, so u. a. Mexiko, Ecuador, Uruguay, Panama bereits vor oder während des Weltkrieges eine Regelung der Arbeitszeit gesetzlich eingeführt.

Daß die von den Regierungen während des Krieges gemachten Versprechungen gar nicht ernst gemeint waren, oder aber daß der Einfluß der Unternehmer bereits wieder so stark ist, daß er die Maßnahmen der Regierungen kurzerhand bestimmt, geht daraus hervor, daß die Ratifizierung des Übereinkommens von Washington bisher nur von fünf Ländern vollzogen worden ist und zwar von Bulgarien, Rumänien, Griechenland, Indien und der Tschechoslowakei. Von den großen, die Weltwirtschaft beherrschenden Industrieländern, in deren Händen sich auch der Welthandel befindet, ist keines dabei, obgleich seit der Konferenz in Washington bereits fünf Jahre ins Land gezogen sind.

Fünf kostbare Jahre sind verstrichen, ohne daß die Verwirklichung des Problems auch nur einen Schritt vorwärts gekommen wäre. Im Gegenteil sind verschiedene Regierungen dazu übergegangen, durch Außerkraftsetzung von gesetzlichen Bestimmungen Verschlechterungen zum Teil erheblicher Art einzuführen. Es sei hier erinnert an den Vorgang in Frankreich, wo der gesetzliche Achtstundentag für die Seeleute wieder außer Kraft gesetzt wurde, obgleich die Seeleute sich auf das heftigste widersetzen und erst nach einem längeren verlorenen Streik die Verschlechterung hingenommen haben. Ähnlich so liegt es in anderen Ländern. Besonders aber ist in Deutschland die Reaktion wieder am Ruder und mit Macht und Eifer dabei, den verhaßten Achtstundentag radikal zu beseitigen.

Daß die Unternehmer dem Problem kein Verständnis und keine Liebe entgegenbringen, ist verständlich. Mit recht wenigen Ausnahmen haben sie nur Sinn für ihren Profit. Das war bereits früher so, und dieser Sinn ist durch den Krieg und die Nachkriegszeit nur noch mehr ausgebildet. Die Gründe, die von den Unternehmern vorgebracht werden, sind auch immer dieselben. Sie werden vorgetragen mit denselben Argumenten von den belgischen Arbeitgebern in Belgien, von den französischen Arbeitgebern in Frankreich, von den deutschen Arbeitgebern in Deutschland usw. Und überall wird von den Arbeitern verlangt, daß sie in Anerkennung der Nöte der heimischen Wirtschaft und im Interesse derselben sich freiwillig bereit erklären, auf den Achtstundentag oder die 48-Stundenwoche zu verzichten oder doch wenigstens den Maßnahmen der Regierungen keinen ernstlichen

Widerstand entgegenzustellen. Dabei unterstützen sich die Unternehmer gegenseitig auf internationalem Wege, indem sie durch die ihnen unterstellten Presse falsche Nachrichten verbreiten, um die Arbeiter bzw. ihre Organisationen zu verwirren.

Das Hauptargument der Unternehmer und Regierungen ist, daß durch die Einführung des Achtstundentages die Produktion quantitativ und qualitativ zurückgeht, daß infolgedessen nicht genug Waren erzeugt werden, um den Bedarf zu decken. Es sei hier darauf verwiesen, daß in der Industrie wie auch im Transportgewerbe zu Wasser und zu Lande noch immer eine sehr große Zahl Arbeitsloser vorhanden sind, die monate- und jahrelang um ihre Existenz kämpfen und gerne in die Reihen der Schaffenden eintreten würden. Aber die Unternehmer wollen, unbekümmert um das Wohlergehen der Arbeiter, eine erhöhte Arbeitsleistung bei verringerter Aufwendung von Mitteln ihrerseits. Die Unternehmer würden auch mit sich über den Achtstundentag reden lassen, wenn die Arbeiter bereit wären, für die Hälfte Lohn zu arbeiten. In ihrer Unverschämtheit gehen die Unternehmer in den Ländern, wo sie noch mit einem gewissen Widerstand der Regierung zu rechnen haben, dazu über, ihre Betriebe zu sperren (stillzulegen), oder die Arbeiter gegen stark verkürzten Lohn kürzere Zeit arbeiten zu lassen. Sie erzeugen dadurch künstlich eine krisenartige Konjunktur und Krisenstimmung, zu dem Zweck, das kaufende und nichtdenkende Publikum — und was weit wichtiger ist: den nichtdenkenden Teil ihrer Arbeiterschaft — auf ihre Seite zu bringen. Und die den Arbeitern hier drohende Gefahr ist sehr beachtenswert und sehr groß, besonders deswegen, weil durch die verfehlte Wirtschaftspolitik der sogenannten Großmächte und die dadurch hervorgerufene Unsicherheit im Erwerbsleben die Gewerkschaften in einigen Ländern unter einer Krise stehen, die durch die valutarischen Verhältnisse und durch das nichtswürdige, zerstörende Vorgehen der von Moskau ausgesandten und befruchteten Weltrevolutionsapostel gegen die Gewerkschaften noch sehr stark beeinflußt und verschärft wird.

Wie sehr das Unternehmertum international seinem Ziel zustrebt, wie es skrupellos jede sich bietende Gelegenheit benutzt, um eine Entscheidung des Problems hintenan zu halten, weil es in der Hoffnung lebt, daß seine Anhängerschaft größer wird, geht aus folgendem Vorgang hervor: Im Januar dieses Jahres tagte in Genf der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes. Die Arbeitervertreter hatten einen Antrag eingebracht, nach welchem der Direktor beauftragt werden sollte: „1. Seine Bemühungen für die Ratifizierung des Washingtoner Übereinkommens betreffend Achtstundentag und 48-Stundenwoche durch alle Länder mit erneuter Anstrengung fortzuführen, 2. insbesondere die Aufmerksamkeit der Regierungen aller Länder erneut auf das Washingtoner Übereinkommen und auf die Gründe hinzulenken, die zu seiner Annahme führten, 3. auf die Gründe, aus denen das Washingtoner Übereinkommen angenommen wurde, durch geeignete Veröffentlichungen und Mitteilungen an die Presse hinzuweisen und zu versuchen, seine Ratifizierung dadurch zu sichern, daß die öffentliche Meinung über die bisher mit der Durchführung des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche gewonnenen Erfahrungen unterrichtet wird.“ Sofort

nahmen die Vertreter der Unternehmer auf das entschiedenste Stellung nicht nur gegen den Antrag, sondern gegen das ganze Problem. Hier gab es weder „Feindbund“ noch „Nationalitätenhaß“. Hier stand das Interesse des heiligen Profits in Frage, und geschlossen stellten sich die Hüter des Mammons vor ihren Gott.

Für die Gewerkschaften ergibt sich angesichts der bestehenden Verhältnisse die Pflicht, Mittel und Wege zu suchen, um doch zum Ziele zu kommen. Der Achtstundentag oder die 48-Stundenwoche wird ihnen nicht in den Schoß fallen. Ohne Fleiß keinen Preis! Die alten Methoden von vor dem Weltkriege müssen wieder zur Geltung und zur Anwendung kommen. Das heißt, die Gewerkschaften müssen sich wieder einstellen auf den geschlossenen und entschlossenen Kampf. Sie müssen ihre Reihen säubern von Elementen, die unter falscher Flagge ihre Kampfkraft stören und untergraben, tatsächlich also dem Unternehmertum und der Raktion in die Hände arbeiten. Was die Gewerkschaften durch mühevollen Kampf errungen, das sitzt fest und wird gehalten. Nur brauchen sie heute nicht mehr *dieses* Mittel in Anwendung bringen. Die Gewerkschaften werden eine wirksame Unterstützung im Internationalen Arbeitsamt finden, wenn sie im eigenen Lande über eine starke Organisation verfügen, die dem Unternehmertum und der Regierung Respekt einflößt.

Unbedingt erforderlich ist sodann die *internationale* Verbindung der beruflich zusammengehörenden Gruppen. Sie werden die Unterstützung der Arbeitervertreter in den Parlamenten suchen müssen und finden. Sie werden überhaupt jedes Mittel und jeden Weg zu jeder passenden Zeit benutzen müssen, um zum Ziele zu gelangen.

Vorbedingung für den erfolgreichen Kampf ist und bleibt allerdings der engste Zusammenschluß der Arbeiter in den Zentralorganisationen ihrer Länder und international in ihren Berufssekretariaten. Der geschlossenen Front der Unternehmer, der Regierungen, also der gesamten Reaktion, muß die Arbeiterschaft — wenn sie überhaupt einen Erfolg erringen will — eine geschlossene kompakte Organisation aller Berufskolegen gegenüberstellen.

* * *

Döring fügt seinem gedruckt vorliegenden Referat noch folgendes hinzu:

Inzwischen haben sich die Möglichkeiten für die Arbeiter etwas gebessert. Die Frage des Achtstundentages ist auch auf der letzten Konferenz des Internationalen Arbeitsamts in Genf wieder behandelt worden. Vertreter der Regierungen von Frankreich, England, Belgien, Italien haben sich dort bereit erklärt, die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens vorzunehmen. Sie haben aber verlangt, daß auch die deutsche Regierung den Achtstundentag durchführen müsse. Der deutsche Vertreter erklärte dagegen, erst das Ergebnis der Londoner Konferenz abwarten zu müssen, und daß sich die deutsche Regierung die Entscheidung über die Frage des Achtstundentages jedenfalls selbst vorbehalte. Das ist eine ganz unverschämte Antwort.

Ich glaube, daß die großen Industriestaaten das Washingtoner Abkommen ratifizieren wollen. Die deutschen Gewerkschaften haben den Beschluß gefaßt, über die Frage des Achtstundentages eine Volksabstimmung vorzunehmen. Diese Abstimmung ist für die Regierung ein drohendes Gespenst. Eine besondere Rolle spielen die Seeleute. Auf der Konferenz in Genua ist der Antrag, den *Achtstundentag bzw. die 56-Stundenwoche* einzuführen, abgelehnt worden. Die nächste Konferenz wird sich aber wieder mit dieser Frage beschäftigen. Die am Montag und Dienstag stattgefundene Konferenz der Seeleutesektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat beschlossen, sich an das Internationale Arbeitsamt zu wenden. Gelingt es, die großen Regierungen zur Ratifizierung zu veranlassen, so können wir einen großen Erfolg verzeichnen.

Ich komme nun zu den vorliegenden Anträgen Nr. 5, 6 und 7. Der Antrag 6, lautend:

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation treffe im Einvernehmen mit allen angeschlossenen Organisationen die nötigen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Achtstundentages,

sowie der Antrag 7, lautend:

Der Kongreß nehme Stellung zur Frage der gesetzlichen Regelung des Achtstundenarbeitstages in allen Ländern und prüfe die Wirkungen, die der Abbau des Achtstundentages für das internationale Proletariat zur Folge hat,

können durch mein Referat und die von mir ausgearbeitete Resolution als erledigt betrachtet werden. Mit einigen Worten möchte ich indessen noch auf den Antrag Nr. 5 eingehen, der von dem Englischen Eisenbahnerverband eingereicht ist und wie folgt lautet:

„In Erwägung der in der Washingtoner Konvention enthaltenen Vorschläge des Internationalen Arbeitsamtes betr. die 48-Stundenwoche fordert der zweijährliche Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sämtliche angeschlossenen Organisationen auf, sich mit allem Nachdruck dafür einzusetzen, daß obenerwähntes Übereinkommen so in Kraft gesetzt wird, wie dies die Interessen der in Betracht kommenden organisierten Arbeiter erheischen. Der Kongreß ist sich bewußt, daß in einigen Ländern Arbeiterkategorien sich Arbeitsbedingungen gesichert haben, die bei einer Durchführung des Übereinkommens ohne Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse eine Verschlechterung erfahren würden. Es ist daher erforderlich, daß die angeschlossenen Organisationen darauf bedacht sind, die in den betreffenden Arbeiterkategorien anerkannten Arbeitsbedingungen zu erhalten.“

Dieser Antrag entspringt der Befürchtung der englischen Eisenbahner, daß die Durchführung des Washingtoner Abkommens über den Achtstundentag eine Verschlechterung ihrer gegenwärtigen Arbeitszeitbedingungen mit sich bringen würde. In dem Washingtoner Abkommen handelt es sich nicht um Maximal-, sondern um

Minimalbestimmungen. Ich bin daher der Meinung, daß die Vertreter der englischen Eisenbahner keinerlei Ursache haben, zu verlangen, daß auch die übrigen Organisationen sich für das Treffen besonderer Bestimmungen einsetzen sollen. Bei einer so wichtigen Frage muß stufenweise vorgegangen werden. Ich würde daher den englischen Kollegen anraten, den Antrag zurückzuziehen, nachdem der Kongreß zum Ausdruck gebracht hat, daß bestehende Arbeitsbedingungen durch die Ratifizierung und Praktizierung des Washingtoner Abkommens nicht verschlechtert werden dürfen.

Wie kommen wir nun zum Ziele? Einer der Wege ist der Kampf. Ich halte diesen aber zurzeit nicht für geraten. Wir haben in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation große und mächtige Organisationen, aber daneben auch andere, die kleiner und schwächer sind und aus eigener Kraft einen Kampf nicht führen können. Der zweite sich bietende Weg besteht in der Ausnutzung aller Mittel und Möglichkeiten. Zunächst gilt es, den parlamentarischen Einfluß auszunutzen. Auch an dem Internationalen Arbeitsamt dürfen wir nicht vorbeigehen. Mir scheint überhaupt, daß die Leistungen dieses Amtes noch viel zu wenig bekannt sind. Die meisten machen sich von der Wirksamkeit des Internationalen Arbeitsamtes einen ganz falschen Begriff. Ich selbst habe jedenfalls die Überzeugung, daß wir das Internationale Arbeitsamt unmöglich übergehen können, wenn wir eine internationale Regelung des Achtstundentages erstreben. Es hat sich gezeigt, daß dieses Amt einen sehr großen Einfluß auf die Regierungen auszuüben vermag, und zwar nicht nur auf die Regierungen Europas, sondern auch auf außereuropäische Regierungen.

Die von mir vorgelegte Resolution lautet:

„Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erklärt die uneingeschränkte Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche und deren gesetzliche Festlegung für das wichtigste Kampfbjekt der I. T. F. angeschlossenen Organisationen.

Die auf der Arbeitskonferenz des Internationalen Arbeitsamtes in Washington in bezug auf den Achtstundentag gefaßten Beschlüsse sind das Mindestmaß dessen, was die Arbeiterschaft zunächst verlangen muß.

Anstatt diese Beschlüsse zu respektieren und sie zur Anerkennung zu bringen, versuchen die herrschenden Klassen überall da, wo sich Ansätze zur Regelung der Arbeitszeit bemerkbar gemacht haben, diese mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln wieder zu beseitigen. Dadurch erbringen sie den Beweis, daß sie unfähig sind, die durch ihre rohe Gier nach Profit hervorgerufenen, unerträglich gewordenen Zustände in der Weltwirtschaft zu erkennen und zu beseitigen.

Die gemeinsamen Angriffe der Regierungen und der Unternehmer auf den Achtstundentag und die sonstigen Rechte der Arbeiter beweisen zur Genüge, daß ihnen der geistige und wirtschaftliche Aufstieg der Arbeiterklasse nicht nur gleichgültig ist, sondern daß sie die Arbeiter zu Heloten herabdrücken wollen.

Dieser Offensive der herrschenden Klassen muß die Arbeiterschaft daher eine Offensive zur Erweiterung ihrer Rechte, besonders in bezug auf das Mitbestimmungsrecht in den Betrieben und vor allem für die uneingeschränkte Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche entgegenstellen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation wird diesen Kämpfen der ihr angeschlossenen Organisationen die allergrößte Aufmerksamkeit schenken und sie auf das tatkräftigste unterstützen.“

Bromley (Englische Lokomotivführer und Heizer): Verschiedene Teile der Döringschen Rede, insbesondere seine Ausführungen über das Internationale Arbeitsamt veranlassen mich, zu fragen, ob die Internationale Transportarbeiter-Föderation hiermit identifiziert werden soll und ob diese Ausführungen im Namen des Exekutivkomitees gemacht worden sind.

Präsident Williams: Das Referat ist wohl im Auftrag des Exekutivkomitees gehalten worden. Über die Ausführungen selbst sind Döring keine Vorschriften gemacht worden, da wir der Auffassung sind, daß Döring das Recht eingeräumt werden muß, seine persönliche Meinung zu äußern.

Cramp (Englische Eisenbahner): Es scheint mir angebracht, hier noch einige nähere Ausführungen zu dem von meiner Organisation gestellten Antrag zu machen. Wenn wir so ausdrücklich auf den in unserem Antrag enthaltenen Feststellungen bestehen, so hat es seine guten Gründe, denn etwas anderes ist es, ob eine neue Regelung von Arbeiterorganisationen oder, wie in diesem Falle, von einer andern Instanz ausgeht. Wir müssen darum auf peinliche und genaue Sicherung unserer errungenen Rechte bedacht sein und dürfen dem Unternehmertum auch nicht die geringste Handhabe bieten, bestehende Bedingungen zu beseitigen. Wir wollen auch den andern Eisenbahnern helfen, den Achtstundentag zu erringen und zu behaupten. In England gehen wir sogar weiter und verlangen die Einführung des Sechsstudentages. Es ist auch ein großer Unterschied zwischen „48-Stundenwoche“ und „Achtstundentag“. Die 48-Stundenwoche gibt dem Unternehmertum einen Vorwand, auch an Sonntagen arbeiten zu lassen. Es ist daher unbedingt nötig, stets ausdrücklich zu betonen, daß die Arbeitswoche sich nur auf die sechs Werktage beschränken und nicht auf den Sonntag ausgedehnt werden darf. Wir sind zu dieser Forderung sowie zur Forderung noch kürzerer Arbeitszeit für die Eisenbahner unsomehr berechtigt, als es wohl nur ganz wenige Berufsgruppen gibt, die so viel Nacharbeit verrichten müssen wie die Eisenbahner. Wir englischen Eisenbahner wollen eine internationale Regelung in der Frage des Achtstundentages nicht erschweren. Wir sind rückhaltlos für internationale Regelung, aber es dürfen dadurch jene nicht in Mitleidenschaft gezogen werden, die im Laufe harter Kämpfe bessere Bedingungen erreicht haben als sie das Washingtoner Abkommen bringen würde.

Scheffel (Deutscher Eisenbahnerverband) : Wir empfinden alle große Freude darüber, daß die englischen Eisenbahner bessere Verhältnisse errungen haben als die Eisenbahner der meisten andern Länder. Wir haben in Deutschland auch den Achtstundentag im Tarifvertrag stehen. Allerdings steht er nur auf dem Papier. In Wirklichkeit muß über acht Stunden hinaus gearbeitet werden, ohne daß hierfür eine besondere Vergütung gewährt wird. Die englischen Eisenbahner marschieren heute an der Spitze der Bewegung. Ich begreife darum, daß die englischen Kollegen besorgt sind und von der Ratifizierung des Washingtoner Abkommens Verschlechterungen befürchten. Diese Besorgnis ist aber unbegründet. Wie Döring bereits erklärt hat, handelt es sich dabei nur um Mindestbestimmungen, die im Interesse der Arbeiter weitergehende Bestimmungen nicht aufheben. Wir begreifen auch, daß in vielen Fällen die schematische Einführung des Achtstundentages nicht möglich ist. Die Ratifikation des Washingtoner Abkommens würde nicht nur den Eisenbahnern Deutschlands, sondern auch den Arbeitern der meisten übrigen Berufsgruppen Vorteile bringen. Im deutschen Industriegebiet steht die Frage jedenfalls so: 8 oder 12 Stunden, Zwei- oder Dreischichtensystem. Leider war es der Arbeiterschaft nicht möglich, den Achtstundentag in Deutschland zu behaupten. Sie arbeitet jetzt größtenteils bis 12 Stunden. Die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens würde den deutschen Gewerkschaften eine Grundlage zur Rückgewinnung des Achtstundentages geben.

Wir wissen, daß das Washingtoner Abkommen nicht ideal ist. Es gefällt uns nicht. Besonders deswegen nicht, weil es so viele Ausnahmen zuläßt und die Exekutive den Regierungen zuerkennt. Wir haben uns darum auch die Frage vorgelegt, ob es nicht besser wäre, einen besonderen Gesetzentwurf als Grundlage für die Volksabstimmung vorzuschlagen, aber wenn wir auf die Unterstützung weitester Kreise rechnen wollen, dann dürfen wir nicht selbst Ausnahmen fordern, sondern müssen den allgemeinen Wünschen Rechnung tragen.

Auch ich möchte die englischen Kollegen bitten, ihren Antrag fallen zu lassen. Sie selbst können dabei nichts verlieren, während die meisten Organisationen dabei gewinnen. Ich glaube auch, daß unsere englischen Kameraden arg ins Gedränge kommen müßten, wenn dem englischen Parlament ein Gesetzentwurf vorgelegt würde, der dem Washingtoner Abkommen entspricht. Oder würden die englischen Kollegen einen derartigen Gesetzentwurf ablehnen?

Zweiter Tag.

Freitag, den 8. August 1924

Nachmittagssitzung.

Walkden (Englischer Eisenbahnbeamtenverband R. C. A.): Ich unterstütze die von Cramp gemachten Ausführungen. Es ist unbedingt notwendig, daß in der von Döring vorgelegten Resolution ausdrücklich betont wird, daß bei der Durchführung der Washingtoner Konvention die Interessen der Arbeiterschaft gewahrt werden und daß Verschlechterungen gegenüber den bestehenden Verhältnissen nicht eingeführt werden dürfen. In England werden die Gesetze genau nach dem Wortlaut ausgeführt, und wir sind darum vollkommen davon überzeugt, daß die Eisenbahngesellschaften auf Grund der Washingtoner Konvention sofort auf Verschlechterungen hindrängen und namentlich die Sonntagsarbeit ausdehnen würden. Da heute jede Sonntagsarbeit im englischen Eisenbahndienst mit Zuschlag zu entgelten ist, schränken die Unternehmer die Verrichtung von Arbeiten an Sonntagen möglichst ein.

Döring (Deutscher Verkehrsbund): Ich muß die beiden englischen Vertreter noch einmal darauf hinweisen, daß in der von mir vorgelegten Resolution mit Absicht von der Washingtoner Konvention als *Mindestforderungen* gesprochen wird. Das schließt von selbst ein, daß auf die Erreichung und die Sicherung besserer Bedingungen nicht verzichtet wird. Ich bin aber bereit, dies in der Resolution noch besonders zu unterstreichen und schlage zu diesem Zwecke folgenden Zusatz als dritten Absatz der Resolution vor:

„Der Kongreß bringt zum Ausdruck, daß mit der Ratifizierung des Washingtoner Abkommens eine Verschlechterung bestehender Verhältnisse nicht eintreten und die 48-Stundenwoche nicht auf den Sonntag ausgedehnt werden darf.“

Ich meine, daß mit diesem Absatz die Resolution angenommen werden kann und daß sich dann eine Verweisung an die Spezialkonferenz der Eisenbahner erübrigt.

Bei der Abstimmung wird die Resolution mit dem Zusatz einmütig angenommen.

Jahrbuch der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Präsident Williams: Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat dem Kongreß folgenden Antrag vorgelegt :

„Der Kongreß ersucht das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die Herausgabe eines Internationalen Jahrbuchs der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu erwägen und beauftragt es gegebenenfalls, dessen Herausgabe vorzunehmen.“

Die Nützlichkeit einer solchen Arbeit dürfte allgemein begriffen werden, sodaß eine Aussprache über diesen Antrag nicht nötig erscheint. Im übrigen ist mit dem den Delegierten vorgelegten Tätigkeitsbericht bereits ein Anfang zu der angeregten Arbeit getan. Die Absicht ist, diese Arbeit in Zukunft noch zu erweitern.

Die vorgenommene Abstimmung ergibt einmütige Annahme des Antrages.

Nichtanerkennung separater Verbände.

Präsident Williams: Von seiten des ungarischen Transportarbeiterverbandes ist dem Kongreß folgender Antrag vorgelegt worden :

„Der im Monat August 1924 in Hamburg stattfindende Internationale Transportarbeiter-Kongreß möge beschließen, daß in den verschiedenen Ländern sowohl die beim Transport- und Verkehrswesen, als auch in den übrigen, ähnlichen Zweigen beschäftigten Arbeiter nur *eine Organisation* bilden können. Im Falle einzelne Gruppen einen separaten Verband bilden, wird dieser weder von der Internationalen Zentrale, noch von der Landeszentrale der betreffenden Länder anerkannt.“

Hierzu hat der englische Landesverband der Transportarbeiter folgenden Zusatzantrag eingebracht :

„In Anbetracht des Umschwunges in der Entwicklung des Transportgewerbes und der sich vollziehenden Umschichtung der verschiedenen Gewerkschaften fordert der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die angeschlossenen Verbände auf, als vorbereitende Maßnahmen zu einer Umbildung der Berufsverbände in Industrieverbände alles ihnen notwendig und geeignet Erscheinende zu tun, um national eine gegenseitige enge Zusammenarbeit zu bewerkstelligen, und es dem Unternehmertum unmöglich zu machen, aus den zurzeit unter gewissen Transportarbeiterkategorien herrschenden Differenzen Nutzen zu schlagen.“

Der Kongreß ersucht Generalrat und Exekutivkomitee, die angeschlossenen Verbände in ihren Bestrebungen nach dieser Richtung mit allen Mitteln zu unterstützen.“

Da von dem Ungarischen Transportarbeiterverband kein Vertreter anwesend ist, kann der von diesem Verband gestellte Antrag nicht behandelt werden. Demgemäß verfällt auch der von dem englischen Landesverband der Transportarbeiter gestellte Zusatzantrag. Ich erteile nunmehr das Wort dem Kollegen *Jochade* zum

Bericht der Mandatprüfungskommission.

Jochade (Deutscher Eisenbahnerverband): Die Mandatprüfungskommission hat die rechtmäßige Vertretung der Delegationen zum 4. Internationalen Transportarbeiter-Kongreß anhand der vorliegenden Mandate und Listen geprüft und alle in Ordnung befunden. Nach der uns vorgelegten Mitgliedsliste der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sind 62 Organisationen mit insgesamt 2 080 467 Mitgliedern in 28 Ländern angeschlossen. Vertreten sind 44 Organisationen mit 2 012 898 Mitgliedern aus 20 Ländern durch 114 Delegierte. Es sind dies die Länder Argentinien, Belgien, Dänemark, Deutschland, England, Frankreich, Holland, Italien, Lettland, Luxemburg, Nordamerika, Norwegen, Österreich, Palästina, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien und Tschechoslowakei. Acht Länder sind ohne Vertretung, und zwar sind es Australien, Britisch-Indien, Bulgarien, Kanada, Irland, Island, Jugoslawien und Ungarn. Die Vertretung von vier Organisationen — es sind die Eisenbahner Luxemburgs, Matrosen und Heizer Norwegens, die Eisenbahner Italiens und die Chauffeure von Madrid — wird je von dem Eisenbahnerverband Frankreichs, dem Schiffsheizerverband Dänemarks, dem Straßenbahnerverband Italiens und dem Eisenbahnerverband Spaniens wahrgenommen. Nicht vertreten sind 18 Organisationen mit 67 569 Mitgliedern. Außerdem sind noch sieben Gäste anwesend und zwar vier Kollegen vom Tschechischen Eisenbahnerverband, zwei Kollegen vom Schwedischen Seeleuteverband und der Kamerad Healy von der Brotherhood der Maschinenwärter aus Amerika. Ferner ist besuchsweise ein Vertreter vom Internationalen Arbeitsamt zur Information hier.

Wenn man berücksichtigt, daß von 2 080 467 Mitgliedern 2 012 898 Mitglieder hier vertreten sind, so muß anerkannt werden, daß die Beschickung eine nahezu vollständige und ein Beweis dafür ist, daß die internationale Verbindung der Transport- und Verkehrsarbeiter immer mehr und mehr zu einer festen Einrichtung geworden ist.

Der Kongreß heißt den Bericht gut.

Edo Fimmen (Sekretär der I. T. F.): Seitdem die Mandatprüfungskommission ihre Arbeit beendet hat, sind noch die folgenden Gäste eingetroffen:

Käppler, Sekretär der Internationale der Bauarbeiter, *Jochela* vom Finnischen Transportarbeiterverband, *Hugo Scholte* vom Zentralverband der Maschinisten und Heizer Deutschlands. Ferner habe

Ich dem Kongreß mitzuteilen, daß Begrüßungstelegramme eingegangen sind vom Internationalen Metallarbeiterverband, von der Internationale der Lebensmittelarbeiter, sowie von der Internationale der Angestellten der Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebe.

Der erste Vorsitzende des Internationalen Gewerkschaftsbundes, *Purcell*, hat telegraphisch mitgeteilt, daß er zu seinem Bedauern verhindert ist, auf dem Kongreß zu erscheinen. Wichtige Arbeiten im eigenen Lande, insbesondere die zwischen England und Rußland schwebenden Vertragsverhandlungen, machen es ihm unmöglich, London zurzeit zu verlassen. Von dem anderen Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes, *Jouhaux*, ist mitgeteilt worden, daß er morgen vormittag hier eintreffen werde.

Behandlung des Tätigkeits- und Kassenberichts.

Der Kongreß geht nunmehr zur Behandlung des vorgelegten Tätigkeits- und Kassenberichts der Internationalen Transportarbeiter-Föderation über. Der Bericht wird abschnittsweise behandelt und gutgeheißen.

Zum Kapitel III, Abschnitt B (Dokumentensammlung und Archiv) bemerkt

Bromley (Englischer Lokomotivführer- und Heizerverband), daß auf Seite 94 der Publikation „Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in den einzelnen Ländern“ als Taglohn für Lokomotivführer oder Motorwagenführer in England vom 5. Dienstjahre ab 14 Schilling angegeben sind, während es richtig heißen muß: 15 Schilling.

Zum Abschnitt C desselben Kapitels (Sekretäre) erklärt

Cotter (Englischer Transportarbeiterverband): In dem Bericht heißt es: „Genosse Fimmen, der seit April 1919 als ehrenamtlicher Generalsekretär das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation leitet, wurde von der im Oktober 1923 abgehaltenen Seeleutekonferenz als Sekretär für die Seeleute-Sektion ernannt und trat seine Stellung am 1. November 1923 an.“ Meiner Meinung nach ist dies ein unhaltbarer Zustand, der schleunigst geändert werden muß. Ich schlage daher vor, daß Fimmen als besoldeter Sekretär ernannt wird.

Präsident Williams: Ich danke dem Kollegen Cotter, daß er diese Frage auf dem Kongreß aufgeworfen hat. Auch das Exekutivkomitee und der Generalrat sind der Meinung, daß der bestehende Zustand nicht beibehalten werden kann, da aber beide Instanzen auf diesem Kongreß zurücktreten, wollten sie diese Frage offen lassen und sahen von der Stellung eines entsprechenden Antrags ab. Wir haben übrigens früher darauf gedrungen, daß Fimmen als besoldeter Sekretär angestellt werde, aber damals war Fimmen noch Sekretär des Internationalen Gewerkschaftsbundes. Die Frage dürfte derart

zu regeln sein, daß Fimmen die Internationale Transportarbeiter-Föderation als besoldeter Sekretär verantwortlich leitet und statt über den Klassenkampf zu theoretisieren praktisch für die Internationale Transportarbeiter-Föderation arbeitet.

Schumann (Deutscher Verkehrsbund) : Ich beantrage, über diesen Punkt jetzt nicht weiter zu diskutieren. Auf der Tagesordnung befindet sich noch der Punkt 13, der u. a. auch die Wahl der Sekretäre vorsieht. Wir werden diese Frage daher zweckmäßig bei Behandlung dieses Tagesordnungspunktes diskutieren.

Präsident Williams : Ich erkläre mich mit dem Vorschlag einverstanden. Wir schreiten nunmehr in der Behandlung des Tätigkeits- und Kassenberichts fort.

Eine Diskussion entspinnt sich nur über das Kapitel V, Abschn. D :

Die Berliner Konferenz.

Guinchard (Französische Transportarbeiter) : Wir erkennen die von dem Sekretariat geleistete Arbeit an und genehmigen den vorgelegten Tätigkeits- und Kassenbericht unter Ausdruck unseres Dankes. Wir sind im vorigen Jahre sehr beunruhigt worden durch die Berliner Konferenz. Über diese wird in dem vorliegenden Bericht erklärt, daß ihren Ausgangspunkt ein von dem Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation herausgegebenes Manifest gebildet habe, das die Arbeiterschaft zu größter Wachsamkeit aufgerufen hat, um einem im Frühling 1923 drohenden Krieg Polens gegen Rußland entgegenzuwirken. Auf Grund dieses Manifestes hätten sich die russischen Transportarbeiter an uns gewendet und die Abhaltung einer gemeinsamen Konferenz angeregt. Auf dieser Konferenz haben nun Williams und Fimmen ein Abkommen angenommen, das sehr weitgehend ist. Nach meiner Meinung wäre es notwendig gewesen, hierzu erst die Auffassung des Generalrats zu hören. Das ist nicht erfolgt, und wir haben daher ein Recht zu erfahren, ob es sich hier um ein persönliches Vorgehen der an der Spitze unserer Bewegung stehenden Leute handelt. Auf jeden Fall ist dem erwähnten Manifest des Generalrats der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eine Auslegung zuteil geworden, die nicht beabsichtigt war und auch nicht durch die damaligen Verhältnisse gerechtfertigt wurde. Denn es handelte sich hier nicht um eine Frage, die lediglich die Transportarbeiterchaft angeht, sondern die die gesamte Gewerkschaftsbewegung berührt und die also der Zuständigkeit des Internationalen Gewerkschaftsbundes und nicht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unterliegt. Dieser Auffassung hat dann auch der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation Ausdruck gegeben. Er lehnte das Berliner Abkommen ab und desavouierte damit die Führer der Organisation. Die Folge war, daß

~~Diese~~ dann noch mehr Anpöbelungen seitens der Kommunisten ausgesetzt waren als bisher. Wir müssen die Gewißheit haben, daß für die Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nicht persönliche Auffassungen maßgebend sind, sondern daß sich die Instanzen an die Kongreßbeschlüsse halten.

Marchbank (Englische Eisenbahner N. U. R.): Die Frage der Einheitsfront ist äußerst wichtig. Ich meine, daß hier keine Meinungsverschiedenheit darüber bestehen kann, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation die Transportarbeiterorganisationen aller Länder umspannen muß. Bei Beurteilung der russischen Gewerkschaftsbewegung muß ein Unterschied gemacht werden zwischen der eigentlichen Gewerkschaftsbewegung und den Berufskommunisten, die man nur als bezahlte Organisationszerstörer bezeichnen kann. Nach meiner Überzeugung muß in unserer Organisation Platz sein für die russischen Organisationen, nicht aber für die abgesplitterten Teile. Diese müssen sich wieder mit ihren Organisationen verbinden. Diese Notwendigkeit sehen die russischen Gewerkschaftsführer auch ein. Ich meine daher, daß wir die russischen Organisationen aufnehmen müssen und zwar auf Grund derselben Bedingungen, die auch für die andern Organisationen maßgebend sind.

Sardelli (Italienische Straßenbahner): Wenn hier Einwendungen gegen die Berliner Konferenz erhoben werden, so müssen diese an das ganze Büro und nicht allein an die Person Fimmens gerichtet werden. Fimmen ist nicht als Person nach Berlin gegangen und er war auch nicht allein. Bidegaray, Williams und Döring haben den Verhandlungen ebenfalls beigewohnt. Im übrigen ist auf dem Kongreß in Wien eine Resolution angenommen worden, die sich für gute Beziehungen zwischen uns und den russischen Organisationen ausspricht. Wenn eine solche Resolution besteht, so muß sie auch befolgt werden, und es sollte nichts unterlassen bleiben, ein gutes Einvernehmen zu erreichen. Ich meine daher, daß der eingeschlagene Weg fortgesetzt werden muß und lege Verwahrung dagegen ein, daß die Frage der Berliner Konferenz zu einer Personenfrage Fimmens gemacht wird.

Brodečky (Tschechische Eisenbahner): Es will mir scheinen, daß die heutige Kritik an der Berliner Konferenz nicht auf Grund des dem Kongreß vorgelegten Berichts, sondern auf Grund des Berichts, den Losowski herausgegeben hat, erfolgt, und daß man diesen also für richtiger hält. Schon gestern hat Ben Tillet bei Besprechung eines andern Punktes gesagt, daß eine große Sache zunächst als Idee entstehen muß. Das trifft auch hinsichtlich der Einheitsfront zu. Ich glaube nicht, daß in Berlin ein Verbrechen begangen worden ist. Vielleicht ist die Sache etwas falsch aufgezo-gen worden. Ich will die Frage hier nicht aufwerfen, ob man wirklich der Meinung ist, daß die heute in den Reihen des kämpfenden Proletariats herrschende

Zersplitterung für ewige Zeiten weiter bestehen soll. Jedenfalls muß es unsere Aufgabe sein, diese Zersplitterung mit allen Mitteln zu beseitigen zu trachten. Wir dürfen nichts unversucht lassen, was geeignet ist, die Einigung des Proletariats wieder zu erreichen. Ich glaube auch kein Novum auszusprechen, wenn ich sage, daß solange die Rote Gewerkschaftsinternationale ihre Ansätze in Europa hat, die Arbeiterschaft keinen einzigen siegreichen Kampf führen können wird. Die Reaktion hat in diesen Verbänden die größte Unterstützung. Schon vor zwei Jahren habe ich einmal bei uns gesagt: Die Bildung kommunistischer Gewerkschaften ist der Anfang des Endes der Politik der russischen Kommunisten. Solange die Kommunisten die Unruhen in andern Ländern gebraucht haben, um die Kapitalisten der europäischen Staaten zu schwächen und sie an einem Eingreifen gegen Rußland zu verhindern, so lange hat es einen Sinn gehabt, die Arbeiter gewerkschaftlich zu organisieren. Mit demselben Augenblick, mit dem diese Gefahr aufgehört hat, steht für die Kommunisten ein ganz anderes Interesse im Vordergrund. Die Kommunisten wollen jetzt mit andern Staaten wirtschaftliche Verträge schließen und darum setzten sie sich selbst für die Bildung von Arbeiterregierungen oder für die Beteiligung von Arbeitern an den Regierungen ein. Diese Meinung ist auch auf dem letzten Kongreß der Roten Gewerkschaftsinternationale zum Ausdruck gekommen, aber es kann natürlich nicht verlangt werden, daß die Kommunisten ihre Blamage in der Gewerkschaftspolitik öffentlich anerkennen. Wenn die Russen heute ihre Anhänger zu den alten Gewerkschaften zurückführen wollen, so geschieht dies nur aus dem Grunde, daß es ihnen nicht gelungen ist, eine eigene Bewegung zu schaffen. Diese Tatsache kann auch dadurch nicht verdeckt werden, daß man erklärt, man will die alten Gewerkschaften erobern. Eine solche Erklärung können nur Kinder ernstnehmen, denn kommen die Abgesplitterten einmal in unsere Organisationen zurück, dann werden sie sich fügen, weil sie genau wissen, daß sie keine eigene Gewerkschaftsbewegung mehr ins Leben rufen können.

Die Einigung der Arbeiterklasse muß kommen und wird kommen. Zu den hier an die Adresse von Fimmen gerichteten Bemerkungen möchte ich sagen: ich weiß, daß Fimmen oft Opfer seines Temperaments ist. Er ist eben ein Sturmvogel, auf den wir aber schon deswegen nicht verzichten können, weil neben ihm vielleicht auch Vögel sitzen, die überhaupt nicht vorwärts zu bewegen sind. Es wird keine Schande sein, wenn die Internationale Transportarbeiter-Föderation an der Spitze der Vereinigungsbewegung marschiert. Haben die Delegierten vielleicht Furcht, daß Fimmen zu weit gehen könne, dann setzten Sie andere neben ihn, die dafür sorgen können, daß die Fahrt ruhig verläuft.

Jochade (Deutsche Eisenbahner) : Sardelli verlangt, daß aus der Berliner Konferenz keine Personenfrage gemacht wird, da noch

undere Mitglieder des Vorstandes der Konferenz beigeohnt hätten. Sardelli übersieht aber, daß ausdrücklich bestimmt worden ist, daß der über die Konferenz zu veröffentlichende Bericht vorher noch nachgeprüft werden sollte und daß diese Bedingung nicht erfüllt worden ist. Wegen dieser Unterlassung sind Fimmen und Williams aufs schärfste zu verurteilen. Als Mitglied des Generalrats muß ich mich auch persönlich gegen die in dem Bericht gegebene Darstellung über die Berliner Konferenz wenden. Es heißt darin auf Seite 34 und 35 :

„Die Mehrheit des Generalrats erkannte zwar, daß zur Bekämpfung von Reaktion, Militarismus und drohender Kriegsgefahr eine Zusammenfassung aller proletarischen Kräfte geboten war, erklärte aber, daß der Internationale Gewerkschaftsbund versuchen müsse, mit dem Allrussischen Gewerkschaftsbund resp. mit der Roten Gewerkschaftsinternationale die Grundlage hierfür zu schaffen und im Einverständnis mit den Internationalen Berufssekretariaten die Frage zu prüfen, ob nicht bereits jetzt die Zusammenfassung für bestimmte Berufe möglich sei.

Es kann dahingestellt bleiben, ob der Generalrat einen andern Standpunkt eingenommen hätte, wenn Losowsky nicht kurz nach der Konferenz einen Artikel geschrieben hätte, worin er es für passend hält, die Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation auf der Berliner Konferenz gegeneinander auszuspielen; est steht aber fest, daß dieser Artikel den denkbar schlechtesten Eindruck auf die Mitglieder des Generalrats gemacht hat und die Beweisführung derer erschwert hat, welche die Ansicht vertraten, daß es auch die russischen Kameraden redlich meinten.“

Damit wird den Mitgliedern des Generalrats unterstellt, daß sie sich durch den Artikel Losowsky haben beeinflussen lassen. Ich weise eine derartige Unterstellung entschieden zurück und verurteile aufs nachdrücklichste, daß in dem Bericht derartiges geschrieben worden ist.

Fimmen (Sekretär der I. T. F.): Ich will nur einige Sachen richtig stellen. An erster Stelle die Auffassung, als wäre die Berliner Konferenz eine persönliche Sache meinerseits gewesen. Verschiedene Delegierte haben bereits darauf hingewiesen, daß mehrere Mitglieder des Exekutivkomitees damit einverstanden waren, daß man mit den Russen zusammenkomme. Als sich voriges Jahr diese Möglichkeit bot, war ich erfreut, daß wir durch die Wiener Entschließung auch berechtigt worden sind, mit den Russen zusammenzutreten und zwar auf Grund des Artikels 4 unserer Statuten. Da das Exekutivkomitee einem solchen Schritt zugestimmt hatte — nur Lindley enthielt sich der Stimme, da er sich keinen Erfolg versprach —, so hatten die Mitglieder der Exekutive also das volle Recht, mit den Russen zusammenzukommen. Und zwar hatten sie nicht nur das Recht, sondern, wie ich gleich hinzufügen will: sie hatten auch den Wunsch, weil wir alle der Auffassung waren, daß, wie es ein Mitglied des Exekutivkomitees (nicht etwa Williams oder Fimmen) ausdrückte,

derjenige, dem es gelingen werde, die Einheit zustandezubringen und die Transportarbeiterschaft zu vereinigen, sich ein großes Verdienst um die Arbeiterbewegung erwerben würde. Ich bedauere auch heute noch nicht, daß wir in Berlin gewesen sind. Der weitere Verlauf ist bekannt. Ich werde darauf nicht eingehen, sondern will nur noch einen von Jochade aufgeworfenen Punkt richtigstellen. Jochade hat Williams den Vorwurf gemacht, daß er das Abkommen mitunterzeichnet habe und daß Losowsky die Sache in die Welt geschickt hat. Ich wünsche, daß vollkommene Klarheit herrscht über die Verantwortlichkeit. Williams trifft keine Schuld. Er war mit Bidegaray abgereist. Die Redaktion des Abkommens gemeinsam mit Losowsky wurde mir überlassen. Es ist darum meine ausschließliche Schuld, wenn in das Abkommen mehr hineingekommen ist als verabredet war. Was schließlich den von Jochade beanstandeten Passus in dem vorliegenden Tätigkeitsbericht angeht, so möchte ich erklären, daß dieser nicht ein Bericht Fimmens ist, sondern ein Bericht des Exekutivkomitees. Vor der endgültigen Drucklegung hat dieser den Mitgliedern der Exekutive sowie des Generalrats vorgelegen. Damals hat Jochade gegen den betreffenden Passus nichts einzuwenden gehabt. Wenn ich dies sage, so versuche ich nicht, mich dadurch zu entlasten, sondern ich sage es nur, um zu zeigen, wo auch hier die Verantwortung liegt.

Präsident Williams: Wir haben jetzt den Punkt des Berichts behandelt, von dem von vornherein anzunehmen war, daß er zu einer Diskussion führen würde. Ich schlage vor, den Bericht nunmehr als Ganzes anzunehmen. Hinsichtlich des Kassenberichts weise ich darauf hin, daß dieser von Revisoren und dem holländischen Komitee nachgeprüft worden ist.

Chapelle (Belgische Transportarbeiter): Im Namen des Verbandes der belgischen Seeleute und Transportarbeiter habe ich die Erklärung abzugeben, daß wir gegen das Zusammenkommen des Exekutivkomitees mit den Russen protestieren.

Schumann (Deutscher Verkehrsbund): Im Namen der Delegation des Deutschen Eisenbahnerverbandes sowie des Deutschen Verkehrsbundes habe ich zunächst eine Pflicht zu erfüllen gegenüber den anderen Organisationen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Mit Genugtuung stelle ich fest, daß die Schwierigkeiten, die sich für unsere Organisationen aus der Geldentwertung ergaben, überwunden worden sind und daß wir seinerzeit, als die deutschen Organisationen infolge der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht mehr in der Lage waren, die Arbeit aus eigener Kraft weiterzuführen, nicht erfolglos an die Hilfe der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen appelliert haben. Wir haben von allen Seiten Unterstützung empfangen, die alle unsere Erwartungen übertraf und die es uns möglich machte, unsere

Organisationen aufrechtzuerhalten. Die alten Kollegen wissen sehr gut, daß die deutschen Organisationen stets mitgeholfen haben, wenn es galt, Bruderorganisationen zu unterstützen. Wir freuen uns, daß es gelungen ist, nunmehr in andern Ländern derart starke Organisationen zu entwickeln, daß sie uns Hilfe in so reichem Maße zuteil werden lassen konnten. Ich erfülle nur eine angenehme Pflicht, wenn ich von dieser Stelle aus den Organisationen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den herzlichsten Dank für die uns gewährte Hilfe ausspreche. Ich darf hieran die Versicherung knüpfen, daß, wenn irgendwo die Notwendigkeit besteht, wir auch wieder mit unserer Hilfe nicht zurückstehen werden. Das eben ist das Schöne, daß das Proletariat durch eine lebendige Solidarität verbunden ist. Halten wir diese wach. Wer werden dann dem international vereinigten Unternehmertum erfolgreich widerstehen können. Nochmals herzlichsten Dank für die den deutschen Organisationen gewährte Hilfe.

Präsident Williams : Im Namen des Kongresses danke ich dem Kollegen Schumann für die an den Kongreß gerichteten Worte.

Dritter Tag.

Sonnabend, den 9. August 1924.

Vormittagssitzung.

Präsident Williams begrüßt *L. Jouhaux* als Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes und erteilt ihm das Wort zur Begrüßung.

Begrüßungsrede des zweiten Vorsitzenden des Internationalen Gewerkschaftsbundes, Léon Jouhaux.

Es erfüllt mich mit großer Freude, namens des Internationalen Gewerkschaftsbundes die Vertreter der in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammengeschlossenen Transportarbeiterorganisationen begrüßen zu können. Man kann über die augenblickliche Lage der Arbeiterschaft urteilen wie man will, jedenfalls ist die Tatsache unbestreitbar, daß die Aussichten und Möglichkeiten der Arbeiterklasse weit ungünstiger wären, wenn nicht unmittelbar nach Beendigung des Krieges der Internationale Gewerkschaftsbund wieder aufgerichtet worden wäre und die Arbeiterorganisationen der verschiedenen Länder nicht sofort wieder die zerrissenen Bande geknüpft hätten. Und wenn jetzt in diesem Augenblick zum ersten Male ein Hoffnungsstrahl sich zeigt, der auf eine endgültige Wiederkehr des Friedens hinweist, so ist das nicht zuletzt der unermüdlichen Aktivität der dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Gewerkschaftsorganisationen zu verdanken. Durch diese erst ist der Haß, der die Völker künstlich schied, verdrängt und durch die Idee sozialer Brüderlichkeit ersetzt worden. Ich will die Aktionen, die der Internationale Gewerkschaftsbund geführt hat, hier nicht aufzählen. Wenn nicht alle Zeichen trügen, dann zerstreuen sich die finstern Wolken, die bisher über uns hingen, und machen einer reineren Atmosphäre Platz. Es besteht Hoffnung auf Frieden. Damit will ich nicht sagen, daß dieser schon gesichert ist, sondern ich sage ausdrücklich, daß eine Hoffnung zu solcher Entwicklung vorhanden ist. Ist der Internationale Gewerkschaftsbund notwendig gewesen, um die bisherigen Ergebnisse zu erreichen, dann ist er nicht minder notwendig, um diese Ergebnisse zu vervollkommen.

Ich will hier auf die Ausführungen, die hinsichtlich der Londoner Konferenz gemacht worden sind, nicht näher eingehen. Ich will nur darauf hinweisen, daß ohne die Kraftentfaltung der Arbeiterklasse diese Konferenz nicht möglich gewesen wäre. Fünf Jahre lang haben wir uns um eine Lösung der Reparationsfrage im allgemeinen Interesse bemüht. Wenn nun die Ergebnisse in London auch nicht allen unseren Forderungen Rechnung tragen, so darf doch erklärt werden, daß die gegenwärtige Lösung von dem Reparationsprogramm der Gewerkschaftsbewegung beeinflußt ist. Zur restlosen Befriedigung sehen wir in dieser Tatsache natürlich keinen Grund.

Von größter Bedeutung ist, daß die Arbeiterklasse Vertrauen in sich selbst besitzt. Das ist einer der Faktoren des Sieges von morgen. Die Arbeiterklasse muß wissen, wohin sie marschieren will. Die Hauptforderung für die Arbeiterklasse ist Frieden, ohne den es keinen Fortschritt gibt. Wir müssen daher unsere Aktionen für den Frieden mit unverminderter Kraft fortsetzen. Der Friede hängt nicht zuletzt ab vom Friedenswillen der Arbeiterklasse. Resolutionen und Kongreßbeschlüsse genügen nicht.

Die Stimme der Arbeiterklasse wird täglich stärker. Die Regierungen werden immer mehr gezwungen, den Willen der Arbeiterklasse zu berücksichtigen. Betören wir uns nicht mit Illusionen, aber erkennen wir trotzdem die Macht, die eine gut organisierte Arbeiterklasse in ihrer internationalen Zusammenfassung darstellt.

Präsident Williams : Ich glaube im Namen des Kongresses zu handeln, wenn ich Jouhaux den Dank ausspreche nicht nur für die an den Kongreß gerichteten Begrüßungsworte, sondern auch für seine unermüdete Tätigkeit zur Herbeiführung einer Verbrüderung der Völker.

Wir schreiten nunmehr zur Behandlung des Punktes 9 unserer Tagesordnung :

Referat über die Sozialisierung der Verkehrsmittel.

Von M. Bidegaray.

In Ausführung der Beschlüsse des Internationalen Transportarbeiterkongresses in Wien (Oktober 1922) hat der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im Januar 1923 den mir bereits vorher erteilten Auftrag, dem nächsten Kongreß einen Bericht über die Sozialisierung der Verkehrsmittel vorzulegen, bestätigt.

Um über diese Frage möglichst vollständiges Material zusammenzutragen, hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation Anfang 1923 allen angeschlossenen Organisationen einen Fragebogen zugesandt, dessen Fragen sich hauptsächlich auf die gegenwärtige Lage der Transport-Unternehmungen in den verschiedenen Ländern bezogen. Leider haben die Kollegen, wohl infolge ihrer sonstigen Inanspruchnahme, auf die meisten Fragen nicht antworten können. Von den eingegangenen Berichten verdienen zwei wegen

ihrer Vollständigkeit besondere Hervorhebung: der Bericht des holländischen Eisenbahnerverbandes, sowie der Bericht des Deutschen Eisenbahnerverbandes.

Da die eingegangenen Berichte jedoch vorwiegend an die besonderen Verhältnisse ihres Landes anknüpfen, habe ich sie mit meinem Bericht zu meinem Bedauern nicht verbinden können. Dieser muß einen streng internationalen Charakter haben. Ich habe demzufolge die verschiedenen Arbeiten, Berichte und Dokumentationen nur insofern berücksichtigt, als dies zur Bestimmung der großen Grundsätze notwendig war, über die sich die Arbeiterorganisationen in ihrem Kampf um die notwendigen Transformationen verständigen müssen.

Der Krieg hat die Struktur Europas vollkommen umgeworfen. Länder wie Deutschland und Österreich haben eine beträchtliche Schmälerung ihres Gebiets erlitten. Andere wie Polen und die Tschechoslowakei sind neu entstanden. Gewisse Länder haben sich durch den Rückfall früherer Provinzen, wie Elsaß-Lothringen, Schleswig, Trentino und Triest vergrößert. Auf Kosten des früheren Zarenreiches sind neue Staaten wie Litauen, Lettland, Estland und Finnland gegründet worden. Rumänien hat sich gegen Bessarabien und Transsylvanien, Serbien gegen Kroatien und Slowenien erweitert.

Diese Gebietsveränderungen konnten nicht ohne Rückschlag auf die europäischen Eisenbahnen bleiben. Die Eisenbahnnetze sowohl wie der Wagenbestand einzelner Länder erlitten Veränderungen. Der Verkehr selbst wird durch die neuen Grenzziehungen verschoben, was die Errichtung neuer Linien und neuer Verbindungsbauten notwendig macht. Hinzu kommt, daß die Eisenbahnen während der Kriegsjahre außerordentlich in Mitleidenschaft gezogen worden sind. In gewissen Ländern sind Tausende von Eisenbahnkilometern und ungezählte Bahnhöfe, Werkstätten, Depots usw. zerstört worden.

Eine Prüfung der Budgets der Eisenbahngesellschaften zeigt fast überall ein Defizit. Zweifellos hat der Krieg hierauf einen direkten Einfluß gehabt, und die Erhöhung der Betriebskosten, namentlich auch der Kohlenpreise, bildet eine der Hauptursachen dieses Defizits. Um dieser Lage Herr zu werden, haben die Eisenbahngesellschaften keine andere Lösung gefunden als die Erhöhung der Tarife. Über den Umfang dieser Tariferhöhungen unterrichten folgende offiziellen Zahlen: Großbritannien: 75% im Personenverkehr und 112% im Güterverkehr; Frankreich 80% und 275%; Belgien 120% und 200%; Dänemark 100% und 200%; Österreich 929% und 6000%.

Auch auf die See- und Binnenschifffahrt ist der Krieg nicht ohne störenden Einfluß geblieben. Die Häfen und Kanäle hatten viel zu leiden und der Unterseebotkrieg hat einen großen Teil der Welttonnage vernichtet. Die Frachten stehen auch heute noch weit über dem Vorkriegsniveau.

Es ist selbstverständlich, daß diese Tarif-Erhöhungen die Lebenskosten beträchtlich verteuert haben und daß namentlich die Arbeiterklasse unter ihren Folgen zu leiden hat.

Gegenüber einer derartigen Lage konnten die Staaten nicht gleichgültig sein. Mehrere internationale Konferenzen haben unter den Auspizien des

Völkerbundes stattgefunden; es wurden Statistiken veröffentlicht und umfangreiche Berichte herausgegeben, die die Intensität und den Ernst der Katastrophe dartun. Aber bisher ist kein rettendes Mittel gefunden worden, was ohne Zweifel darauf zurückzuführen ist, daß die notwendigen Reformen auf den Widerstand der interessierten kapitalistischen Gruppen stoßen. Ein weiteres Hemmnis bildet der nationale Egoismus, da jedes Land bestrebt ist, sich den größtmöglichen Anteil am Verkehr zu sichern.

Aber trotz der Untätigkeit der Behörden und der internationalen Körperschaften, trotz der Unsicherheit und der Mangelhaftigkeit der Programme, ist die Frage der Sozialisierung der großen industriellen Unternehmen, die während so langer Zeit lediglich zu theoretischen Diskussionen Anlaß gegeben hat, seit dem Krieg in den Bezirk der konkreten und praktischen Verwirklichung getreten.

Sowohl in Deutschland wie in Österreich sind Gesetzentwürfe zur Sozialisierung gewisser Industrien ausgearbeitet worden. In Großbritannien haben gemischte Kommissionen, deren Entschlüsse veröffentlicht worden sind, dazu geführt, daß unter dem Druck der gewerkschaftlichen Organisationen die Frage der öffentlichen Meinung vorgelegt worden ist. Die Publikationen haben sich vervielfacht. Es seien hier nur die wichtigsten Autoren genannt, um die Wichtigkeit zu unterstreichen: Otto Bauer und K. Pick in Österreich; Ströbel, Göring, Goldscheid, Wissel in Deutschland; Fr. Varga in Ungarn; F. Hodges, A. E. Davies, Sydney Webb in England; Orbenskij und Pohl in der Tschechoslowakei; Edgar Milhaud in Frankreich. Außer den grundlegenden Arbeiten sind zu erwähnen die Berichte der Parlamentskommissionen in Deutschland und Österreich, der sozialdemokratischen Partei in Holland, des Wirtschaftsrates des französischen Gewerkschaftsbundes und die gesamten Dokumente aus der russischen Revolution.

Die Daten über die Sozialisierung der Verkehrsmittel sind in ihren hauptsächlichsten Grundlagen in diesen Publikationen zu finden. Außer diesen Daten, die meistens einen universalen Charakter besitzen, sind genauere Lösungen vorgeschlagen worden, doch gehen diese fast immer von den besonderen Bedingungen des betreffenden Landes aus.

Unter Anlehnung an all die erwähnten Publikationen über die Sozialisierungsfrage habe ich versucht, die hauptsächlichsten Punkte herauszuschälen, die mir geeignet erscheinen, die Arbeiter zwecks einer gemeinsamen Aktion, beruhend auf einem gemeinsamen Programm, zu orientieren und die Direktiven abzuleiten, die zwecks Reorganisation der Verkehrsmittel, die die Voraussetzung für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas ist und die aufs tatkräftigste zur Wiederherstellung des Friedens unter den Völkern beitragen könnte, zu befolgen sind.

* * *

Im Hinblick auf die schier katastrophalen Verhältnisse, in denen sich die Transportunternehmen nach dem Kriege befanden, haben die Arbeiterorganisationen nach den geeignetsten Mitteln gesucht, diesen Zustand zu ändern. Einmütig wurde die Umwandlung der Betriebsmethoden der Verkehrsmittel verlangt. Richtunggebend war hierfür, die gesamte Bevölkerung des Landes an der Leitung teilnehmen zu lassen, wobei man von der Tatsache ausging, daß diese Teilnahme am besten durch die Gewerkschaftsorganisation ausgeübt würde. In diesem Sinne haben sich auch die Kongresse der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 18. bis 22. April 1921 und 2. bis 5. Oktober 1922 ausgesprochen. In verschiedenen Ländern haben die Arbeiterorganisationen hierüber konkrete Vorschläge ausgearbeitet.

In England sind im Jahre 1920 zwei große Projekte vorgelegt worden. Der eine Plan rührte von dem englischen Eisenbahnbeamtenverband (R. C. A.), der andere von der Liga für die Nationalisierung der Eisenbahnen (Railway Nationalisation Society). In Frankreich wurde ein Projekt, das im Beginn 1920 von dem Wirtschaftsrat des Gewerkschaftsbundes ausgearbeitet war, von der sozialistischen Gruppe im Parlament verteidigt. In Deutschland hat der Deutsche Eisenbahnverband gemeinsam mit technischen Sachverständigen ebenfalls einen Sozialisierungsplan entworfen. (Veröffentlicht in „Die internationale Gewerkschaftsbewegung“, Juli/August 1922). Auch in den Vereinigten Staaten sind verschiedene dahinzielende Projekte veröffentlicht worden.

* * *

In denjenigen Ländern, wo die Eisenbahnen durch den Staat selbst betrieben werden, mußten die Organisationen zunächst allen Versuchen, die Eisenbahnen wieder in Privathände zu überführen, einen kraftvollen Widerstand entgegenstellen. In Italien hat die faszistische Regierung seit Anfang 1923 Pläne vorbereitet, die auf eine Auslieferung der Staatsbahnen an die Privatindustrie hinzielten. In Frankreich wurde ein gleicher Gesetzentwurf vorgelegt. In der Schweiz ist eine heftige Kampagne gegen die Bundesbahnen eingeleitet worden. Alle diese Pläne werden damit begründet, daß die private Betriebsführung den Staat gegen Verluste, die sich aus dem Betrieb der Verkehrsmittel ergeben, sichert. Das wäre nur dann zutreffend, wenn der Staat eine Kontrolle ausübte, aber nur zu oft kommt es vor, daß der Staat mit den konzessionierten Gesellschaften Abmachungen trifft, die ihn zur Bezahlung beträchtlicher Zuschüsse verpflichten. Das gilt namentlich von Strecken, die vom rein wirtschaftlichen Standpunkt unproduktiv sind.

Auf der anderen Seite zeigt die Erfahrung, daß die angebliche Überlegenheit der privaten Betriebsführung der Eisenbahnen — auch nicht vom rein finanziellen Standpunkt aus — nicht die Vorteile bietet, die ihr zugeschrieben werden. Die vergleichenden Studien, die hierüber seit 15 Jahren in den „Annales de la Régie directe“ veröffentlicht werden, zeigen dies in nicht widerlegbarer Weise. Im Jahre 1905 hat beispielsweise die italienische Regierung, von einigen Ausnahmen abgesehen, alle Eisenbahnlinien zurück-

gekauft, die bis dahin von privaten und unabhängigen Gesellschaften betrieben worden waren. Wenn man nun heute behauptet, daß die staatliche Verwaltung die Hauptursache an der derzeitigen Desorganisation der italienischen Eisenbahnen bildet, so genügt es, auf die günstigen Ergebnisse während der Jahre 1905 bis 1923 zu verweisen, um die Unrichtigkeit dieser Behauptung zu beweisen. In dieser Periode sind die Eisenbahntarife vermindert und die Materialien außerdem noch vermehrt und verbessert worden. Diese Sonderausgaben für die Ergänzung der Einrichtungen waren übrigens bedingt durch die traurigen Verhältnisse, in denen die Eisenbahnen in die Hände des Staates gelangten.

Dasselbe trifft auf die Schweiz und Deutschland zu. Die Ergebnisse der staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen dieser Länder waren vor dem Kriege überaus günstig. Nicht nur wogen die Einnahmen die Ausgaben vollkommen auf, sondern der Betrieb funktionierte zur vollen Zufriedenheit der Öffentlichkeit. Es waren sogar erhebliche Tarifherabsetzungen durchgeführt worden.

In Belgien hat die staatliche Verwaltung vom Standpunkt der Organisation des Dienstes, der Interessen der Öffentlichkeit und der allgemeinen Arbeitsbedingungen der Arbeiter und Beamten, ganz beträchtliche Verbesserungen eingeführt. Das Defizit der Kriegsjahre konnte rasch ausgeglichen werden. 1921 lieferten die Eisenbahnen einen Überschuß von mehr als vier Millionen Franken. Im Jahre 1922 stieg dieser Überschuß auf 100 Millionen Franken.

In der Tschechoslowakei umfaßt das Eisenbahnnetz 11 000 km. Von diesen werden 7000 vom Staat und 4000 von Privatgesellschaften betrieben. Der letztere Teil des Netzes umfaßt drei Gruppen, deren eine vom Staat, die zweite von den Provinzen garantiert ist, während die dritte auf sich selbst beruht. Die Tarife der Privateisenbahnen sind erheblich höher als die der Staatsbahnen. Sie arbeiten durchweg mit beträchtlichen Verlusten. Der Arbeitsminister bemüht sich um den Rückkauf dieser privaten Eisenbahnlinien. Trotz des vom Staate dafür einzusetzenden Opfers (120 Millionen Kronen pro Jahr) dürfte die Verwirklichung dieses Plans infolge der Bedeutung, die er vom nationalen wirtschaftlichen Standpunkt aus hat, große Erfolgsaussichten haben.

Obwohl die in Rußland gesammelte Erfahrung einen besonderen Charakter hat infolge der bewegten Periode, in der die Nationalisierung dekretiert worden ist und infolge der Errichtung einer politischen Kontrolle über den Verwaltungsdienst, die notwendigerweise wiederholt revidiert werden mußte, und obgleich die hierüber veröffentlichten Informationen nicht hinreichend sind, um daran Schlußfolgerungen zu knüpfen, erscheint es uns doch interessant, hier, schon der Dokumentation halber, die Betriebsbedingungen, die nach der Übernahme der Eisenbahnnetze durch den Sowjetstaat angewendet worden sind, darzulegen.

In Rußland waren alle in Betrieb oder Ausführung befindlichen Eisenbahnen durch Dekret vom 20. Juni 1918 nationalisiert worden. Über die neuen Verwaltungsmodalitäten der Eisenbahnen wurde unverzüglich eine Regelung

organisiert. Der von dem Zentralkomitee der Sowjets ernannte Volkskommissar wurde an die Spitze des Kommissariats für Wege und Verkehr gesetzt und von einem Kollegium unterstützt. Ein oberer Rat wurde mit der Leitung der Arbeiten betraut. Außerdem wurden beratende Organe, wie der Technische Rat, der Rat für die neuen Linien, der Wirtschafts- und Finanzrat, der Tarifrat usw., die die bedeutenden Fragen der einzelnen Zweige studieren sollten, geschaffen.

Ein neues im September 1918 herausgegebenes Dekret hat die Direktion der früheren Privateisenbahnen beseitigt und diese Netze als Eigentum der Sowjetrepublik erklärt. Auf jedem Netze wurden Liquidationskommissionen eingesetzt, in denen die Abgeordneten der Arbeiter- und Bauernräte der betreffenden Provinzen oder Stadt vertreten waren. Die Liquidationskommissionen hatten zur Aufgabe, die Überleitung der Eisenbahnen zu bewerkstelligen, ihre finanzielle Lage zu untersuchen und die Ausgaben und die Rechnungslegung der alten Direktionen nachzuprüfen.

Am 31. Mai 1922 kam ein wichtiges Dekret heraus, durch welches die seit 1918 geübte politische Kontrolle in eine technische und administrative Kontrolle umgewandelt wurde. Die anfangs ernannten Eisenbahnkommissare wurden durch Eisenbahnräte ersetzt, die die Aufgabe hatten, sei es eine einzige Linie, sei es eine Gruppe von Linien, zu verwalten. Die lokalen technischen Direktionen mußten umorganisiert werden und funktionieren als technische Exekutivorgane der Räte. Diese sind mit der wirtschaftlichen und kaufmännischen Leitung der ihrer Kontrolle unterstehenden Linien, der Vorbereitung von Wiederaufbauplänen und wirtschaftlichen Verbesserungen, der Ratifizierung der Kollektivverträge, die mit den Arbeitern und Beamten abgeschlossen worden sind, betraut. Sie setzen außerdem die Tarife fest und bilden die anerkannte Vertretung beim Kommissariat für Wege und Verkehr und sind nur diesem gegenüber verantwortlich. Alles den Eisenbahnen gehörende Eigentum und die dazu gehörigen Unternehmungen unterliegen ihrer Gerichtsbarkeit.

Der Vorsitzende und die Mitglieder der Räte werden aus Personen gewählt, deren Kompetenz in Fragen des Transportes, der Landwirtschaft und der Industrie anerkannt ist. Der Vorsitzende wird von dem Rat der Arbeit oder der Verteidigung auf Empfehlung des Kommissariats für Wege und Verkehr ernannt. Die Räte sind berechtigt, je nach Notwendigkeit Beamte einzustellen und zu entlassen, und deren Gehälter, die Tagesgelder, Vergütungen und Prämien, innerhalb der Grenzen ihres Budgets festzusetzen.

Die neue Eisenbahnpolitik, die 1922 eingeleitet worden ist, stellt zugleich einen Versuch der Regierung zur Dezentralisation dar. Man hofft, daß die lokale Verwaltung die Aktivität fördere. Der „*Ekonomischeskaja Jizn*“ zufolge werden noch zwei oder drei Jahre benötigt, um die Eisenbahnen in den Stand der Vorkriegszeit zu setzen.

* * *

Die Organisationen müssen vor allen Dingen zunächst auf die Überleitung der augenblicklich von Privatgesellschaften betriebenen Eisenbahnen in Kollektivverwaltung dringen. Hierbei erhebt sich die Frage, ob diese

Überleitung mit oder ohne Entschädigung erfolgen soll. Aus leicht begreiflichen Gründen hat der Vorschlag der entschädigungslosen Enteignung den lebhaftesten Widerstand hervorgerufen. Das gilt namentlich von den Ländern, wo die Aktien der Eisenbahngesellschaften in den Händen der kleinen und mittleren Bourgeoisie sind. Auch die neuesten Tendenzen scheinen einer Übernahme der Eisenbahnen ohne Entschädigung ganz entgegengerichtet zu sein. Über die Methoden, die hinsichtlich der Festsetzung der Entschädigung zu befolgen sind, besteht ebenfalls keine Einmütigkeit. Es ist jedoch unmöglich, in der Theorie die hierfür praktischsten Systeme festzustellen. Das hängt ab von den besonderen Verhältnissen, in denen sich die verschiedenen Länder befinden, sowie von den Abmachungen, die einst zwischen Staat und konzessionierten Gesellschaften getroffen worden sind.

Gesteht man den augenblicklichen Eigentümern das Recht auf eine Entschädigung zu, so erhebt sich die Frage, wer das notwendige Kapital zur Zahlung dieser Entschädigung liefert. Es besteht kein Zweifel darüber, daß der Staat diese Summen aufzubringen hat, aber in Wirklichkeit handelt es sich nur um die Ersetzung eines Gläubigers durch einen andern. Zurzeit sind die Inhaber von Obligationen der Eisenbahngesellschaften direkte Gläubiger dieser Gesellschaften. Werden diese Gesellschaften sozialisiert, so werden die Inhaber solcher Obligationen zu Gläubigern des Staates. Diese Schuld kann die Budgets nicht immer belasten und es ist daher ein Amortisationssystem ins Auge zu fassen.

Diese finanzielle Seite der Frage ist umso wichtiger, als davon die öffentliche Meinung hinsichtlich der Sozialisierung in Ländern, die noch keine wirtschaftliche Revolution hinter sich haben, bestimmt wird.

* * *

Die Rückkehr der Transportunternehmungen in die Hände der Nation bildet den ersten Schritt auf dem Wege der Sozialisierung.

In Arbeiterkreisen hat lange Zeit die Meinung vorgeherrscht, daß staatliche Verwaltung bereits mit Sozialisierung gleichzusetzen sei. Man behauptete, daß schon die Verstaatlichung der Verkehrsmittel die Garantie für gesunde Arbeitsbedingungen der Beamten und Arbeiter biete. Jede praktische Aktion wendete sich daher diesem Ziele zu. In Wirklichkeit haben die während der letzten Jahre gemachten Erfahrungen oft zu Enttäuschungen bei allen jenen geführt, die zu diesem System Vertrauen hatten. Es ist zuzugeben, daß die staatliche Verwaltung dem Personal hinsichtlich der Löhne, der Beschäftigungssicherheit und der Pensionen beträchtliche Vorteile gebracht hat, aber angesichts der gegenwärtigen Krise geben sich die Arbeiter Rechenschaft über die Aufgabe, die sie zu erfüllen haben und heischen Mitbestimmungsrecht in der Organisation der Produktion. Sie beschränken ihre Forderungen nicht mehr auf die Befriedigung ihrer unmittelbaren Interessen, da sie wissen, daß die Lebensbedingungen der Arbeiterklasse abhängig sind von der wirtschaftlichen Wiederherstellung, zu deren Durchführung sich die Regierungen als unfähig erwiesen haben. Sie wissen auch, daß die Macht des Kapitals in den meisten Ländern von den politischen Institutionen noch

gefördert worden und daß die Wirksamkeit des Staates auf dem Gebiete der Wirtschaft nicht von seinem politischen und administrativen Wirken getrennt ist, da er selbst in den von ihm betriebenen Unternehmungen mit den bürokratischen Traditionen nicht gebrochen hat.

Schließlich ist der Staat für die Arbeiter eine Macht im Dienste der Interessen der besitzenden Klasse, die heute gegenüber den vom Kriege verursachten wirtschaftlichen Störungen ohnmächtig ist und die sich als unfähig gezeigt hat, die Produktion zu organisieren, die finanziellen Schwierigkeiten zu überwinden, die Lebenskosten zu stabilisieren.

Eine zweite Auffassung, welche auf die Überleitung der Direktion in die Hände der Arbeiter selbst hinzielte, ist ebenfalls vertreten worden. Diese These setzt dem kapitalistischen Interesse das Interesse der Allgemeinheit entgegen. Es genügt nicht — vor allem nicht auf wirtschaftlichem Gebiet — die Macht zu übernehmen, um spontan eine neue soziale Gesellschaftsordnung zu schaffen. Es ist nötig, daß die Transformationen den Interessen der Gesamtheit entsprechen.

* * *

An die Stelle dieser immer weniger vertretenen Auffassungen ist allmählich die Idee der Umwandlung auf dem Wege der Regie getreten. Es gibt mehrere Formen der Regie. Hierbei sind drei Hauptformen zu erkennen: die Regie auf Gewinn; die Regie mit Subventionen; die finanziell unabhängige Regie. Unter denen der ersten Form nehmen diejenigen, die nach einem Maximierungsgewinn streben, eine besondere Stelle ein. Sie sind nichts anderes als eine besondere Form der Steuereintreibung und können demnach als fiskalische Regien bezeichnet werden. Die fiskalische Regie ist die Regie von gestern. Sie kann unter gegebenen Umständen ein notwendiges Auskunftsmittel sein. Etwas anderes ist sie nicht.

Die subventionierte Regie — wie gewisse Gemeindebetriebe usw. — ist ebenfalls eine Ausnahme-Regie. Sie belastet die Öffentlichkeit und ist dazu verurteilt, gewisse mehr oder weniger eng gezogene Grenzen nicht zu überschreiten.

Die Regie der Zukunft, diejenige, die kraft ihres Prinzips eine sozusagen unbeschränkte Expansionsmacht besitzt und die tatsächlich schon heute die weitaus häufigste ist, ist diejenige, die nicht vom Staats- oder Gemeindebudget abhängig ist, aber auf der andern Seite auch nicht zum Ziele, oder wenigstens nicht zum Hauptziele hat, Staats- oder Gemeindeeinnahmen zu erhöhen. Der in dieser letzten Gruppe immer mehr vorherrschend werdende Typ bildet, wie hinzugefügt werden kann, die finanziell unabhängige Regie, die wirtschaftliche Unternehmung der Gesamtheit, die auf Rechnung der Gesamtheit, aber neben ihr und ohne ihren Einfluß auf die allgemeine Verwaltung, betrieben wird, den Staat nichts kostet und zu seinen Einnahmen nicht beiträgt.

Alle Sozialisierungsbestrebungen scheinen heute von dieser neuen Tendenz, die besonders die Schlußfolgerungen des Sozialisierungsberichts beeinflußt hat, der im Februar 1919 im Namen der Mehrheit der Deutschen

Sozialisierungskommission für den Bergbau vorgelegt worden ist, dominiert zu werden.

Die Sozialisierungskommission der österreichischen Nationalversammlung hat die selben Prinzipien übernommen. In seiner Studie über die Mittel zur Durchführung der Sozialisierung hat der Vorsitzende der Kommission, Otto Bauer, geschrieben:

„Wer soll nun die sozialisierte Industrie verwalten? Die Regierung? Nein! Wenn die Regierung alle Industrien ohne Ausnahme verwalten würde, würde sie gegenüber dem Volk und der Volksvertretung zu mächtig werden. Eine derartige Erstarkung der Regierungsmacht wäre eine Gefahr für die Demokratie. Gleichzeitig würde die Regierung die sozialisierte Industrie schlecht verwalten, denn niemand verwaltet industrielle Betriebe schlechter als der Staat. Wir Sozialisten haben auch nie die Verstaatlichung, sondern die Sozialisierung der Industrie gefordert.

Aber wer anders soll dann die sozialisierte Industrie verwalten, wenn die Regierung hierfür nicht in Betracht kommt?

Heute werden die großen Industrieunternehmungen von einem von den Aktionären gewählten Verwaltungsrat geleitet. Auch in Zukunft wird jeder Zweig der sozialisierten Industrie von einem Verwaltungsrat geleitet werden, aber dieser wird nicht von den Kapitalisten, sondern von den Vertretern der verschiedenen sozialen Gruppen gewählt, deren Bedürfnissen der sozialisierte Industriezweig dienen muß. Wer sind nun jene, die an der Direktion eines sozialisierten Industriezweigs interessiert sind? Es sind: 1. die Arbeiter, Angestellten und Beamten, die darin beschäftigt sind; 2. die Konsumenten, die diese Produkte brauchen; 3. der Staat als Vertreter der Volksgemeinschaft. Daraus ergibt sich, daß der Verwaltungsrat eines jeden sozialisierten Industriezweiges ungefähr in folgender Weise zusammengesetzt sein wird: ein Drittel der Sitze wird den Gewerkschaften der in dem Industriezweig beschäftigten Arbeiter, Angestellten und Beamten zugewiesen; ein zweites Drittel wird aus Vertretern der Konsumentenschaft und das letzte Drittel schließlich aus Vertretern der Regierung gebildet. Diese letzteren werden zum Teil von dem Finanzminister zu ernennen sein, damit die staatlichen Interessen vertreten sind, aber zum andern Teile sind sie von der Nationalversammlung zu wählen, damit die Allgemeininteressen der Volkswirtschaft ebenfalls vertreten sind. Die Vertreter der Arbeiter und Beamten auf der einen Seite, die der Konsumenten auf der andern, haben entgegengesetzte Interessen zu vertreten, denn die einen wollen hohe Löhne, die andern niedrige Preise. Die Vertreter des Staates werden die Vermittler und Schlichter zwischen diesen beiden Parteien bilden.“

Gegen dieses Betriebssystem sind indessen Einwendungen erhoben worden. Die Funktion dieser Regie, sagt man, ist bürokratisch. Ihr Budget, das mit dem Staatsbudget verquickt ist, hat nicht die Klarheit und Elastizität, die für den guten Gang der Industrie-Unternehmungen unerlässlich sind. Ihre Buchführungsregeln sind die der Verwaltungsdienste und sind für Wirtschaftsbetriebe ungeeignet. Diese Regie behandelt den Gebräucher der Verkehrsmittel als einen Steuerpflichtigen, als einen Untergebenen, aber

nicht als einen Kunden. Außerdem würde sie das Personal gegen politische Einmischung nicht zu schützen wissen.

Diese Einwendungen sind oft begründet. Aber sie sprechen nicht gegen das Prinzip der öffentlichen Regie selbst, sondern gegen gewisse Modalitäten. Die einzige Folgerung, die daraus abzuleiten ist, besteht darin, daß man diese Regie von derartigen Modalitäten freihalten muß.

Je größer das Feld der kollektiven Unternehmungen wird, umso besser begreift man, was für eine Ungeheuerlichkeit es war, die Wirtschaftsorganismen des neuen Industriestaates in den starren Rahmen des alten Regierungs- Verwaltungs-, Militär- und Polizeistaates zu zwingen.

Die Parlamentskontrolle muß größere Klarheit im Rechnungswesen der staatlichen Industrieunternehmungen verlangen. Man muß genau wissen, was jede einzelne Regie kostet oder aufbringt. Hierfür gibt es nur ein Mittel: die Gesamtheit ihrer Ausgaben und Einnahmen von den Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben des Staates loszulösen, eine besondere Rechnung zu führen und nur das Reinergebnis, den Reingewinn oder Reinverlust, in die allgemeine Rechnungslegung des Staates zu übernehmen. Das ist das Prinzip der Budget-Spezialisierung der Regie.

Diese Regie der Eisenbahnen besitzt also absolute finanzielle und administrative Autonomie und ist so aufgebaut, daß sie alle gemeinsamen Interessen vertritt. Die Verwaltung hätte durch einen zentralen Rat zu geschehen, der aus Vertretern der Eisenbahner und Techniker, der Arbeiterorganisationen der hauptsächlichsten Industrien, der Delegierten der Industrie- und Landwirtschaftskammern, der Genossenschaften und der Behörden gebildet ist. Eine permanente Delegation dieses Rats hätte die Verantwortung der Leitung zu übernehmen.

Das Charakteristische dieser Organisation wäre, daß die diversen Organe nur aus Vertretern kollektiver Interessen gebildet sind. Im Falle eines Betriebsdefizits müßte das Allgemeininteresse dem Finanzinteresse vorangehen. Für diese Eventualität muß die Möglichkeit vorgesehen werden, vom Staat die notwendigen Summen zum Ausgleich des Defizits zu verlangen. Aber auch in diesem Fall emüßten die Eisenbahnen ihre Autonomie behalten, denn eine finanzielle Beteiligung der Gesamtheit würde durch eine Erhöhung des Wohlstandes, der aus einer intensiveren wirtschaftlichen Entwicklung resultiert, ausgeglichen werden.

Diese Formeln sind gleichfalls anwendbar auf die Verwaltung der Handelsflotte, die einer finanziell absolut autonomen Regie zu übertragen ist. Der Zentrale Rat würde aus den Vertretern des Schiffspersonals (Offiziere und Mannschaften), Vertretern der technischen Behörden, Vertretern von Verbraucher-Organisationen (Spediteuren und Empfängern) und Genossenschaftsvertretern als Vertreter der Konsumentenschaft gebildet werden. Dem zentralen Rat wären regionale Organismen in den Häfen beizufügen, die so gebildet sind, daß die Beteiligung des Personals an der Verwaltung und der Kontrolle aller Stufen gesichert ist.

* * *

Das Eisenbahnproblem kann indessen nur in Verbindung mit dem umfassenderen allgemeinen Transportproblem betrachtet werden. In dem ungeheuren Programm der notwendigen wirtschaftlichen Reorganisation muß es besonders auch in seinen Beziehungen zu den Wasserwegen untersucht werden.

Die Wasserwege und Eisenbahnen sind bestimmt, nicht sich gegenseitig zu verdrängen, sondern sich zu ergänzen. Die Verteilung der Rechte unter diesen beiden ist von der Natur dieser beiden Transportmittel von vornherein bestimmt. Die Eisenbahnen übernehmen den Transport solcher Waren, die wenig Raum erfordern, schnell befördert werden müssen und die die Eisenbahnfracht am besten tragen; die Schiffe befördern die schweren Waren, Waren mit verhältnismäßig geringem Wert, die nur geringe Frachtkosten tragen können und deren Beförderung für die Eisenbahnen nicht lohnend ist.

Diese natürliche Verteilung wird in Deutschland, das hinsichtlich der Binnenschifffahrt ein Land par excellence genannt werden kann, praktiziert.

Die parallele Entwicklung der Schienenwege und Wasserstraßen verdient Aufmerksamkeit. In Deutschland begreift man, daß diese Transportmittel sich gegenseitig unterstützen müssen. Binnenschifffahrt und Eisenbahnen ermöglichen eine sehr zweckmäßige Verteilung der Waren. Die periodische Überfüllung der Eisenbahnen zu gewissen Jahreszeiten wird vermieden. Die Eisenbahnen werden für die teuren, schnell zu befördernden Waren reserviert. Die Wasserstraßen ersetzen die Eisenbahnen für die Beförderung von Rohstoffen, die eine längere Beförderungszeit vertragen.

Die Verminderung der Frachtsätze hat auch zum Fortschritt der deutschen Häfen beigetragen und führt sich zu einem großen Teil auf die Entwicklung der Binnenschifffahrt zurück. In Hamburg treffen die zum Export bestimmten Waren im gleichen Tonnenumfang auf dem Wasser- und dem Schienenwege ein. Die importierten Waren liefern für die Binnenschifffahrt eine dreimal höhere Tonnage als für die Eisenbahnen.

Dasselbe gilt auch von Belgien. Die Fortschritte der Binnenschifffahrt, die ausgezeichnete Organisation des Eisenbahntransports, die Kombinierung von Land- und Seetarifen, haben die Interessen dieses Lands äußerst gefördert. Belgien besitzt das engmaschigste Verkehrsnetz der Welt.

Ganz anders ist die Lage in solchen Ländern, wo die Eisenbahnen von kapitalistischen Gesellschaften betrieben werden. Diese erblicken in der Schifffahrt ihren Konkurrenten und ausgesprochenen Feind, und bekämpfen sie mit allen Mitteln.

Die Eisenbahngesellschaften führen einen hartnäckigen Kampf, um die Errichtung von Kanälen oder die Schiffbarmachung von Strömen und Flüssen zu verhindern. Dieser Kampf ist umso verhängnisvoller, als die Eisenbahngesellschaften eine beträchtliche soziale Macht darstellen und von ihnen die Annahme von Gesetzen abhängt, deren Ausführung ihnen unangenehm ist. Sind sie doch die Beherrscher der Presse, was alles andere einschließt.

Die Sozialisierung der Transportmittel muß diesen Konkurrenzkampf beseitigen. Sie muß alle Transportmittel, Eisenbahnen, Kanäle und Straßen planmäßig zusammenwirken lassen, da allein hierdurch den Notwendigkeiten des Wirtschaftslebens entsprochen werden kann. Desgleichen wird sie auch alle technischen Verbesserungen sofort nutzbar machen und namentlich die Elektrifizierung der Eisenbahnen, wo immer die Vorbedingungen hierfür gegeben sind, durchführen müssen.

Um alle diese Ziele zur restlosen Verwirklichung zu bringen, müssen vier grundlegende Bedingungen erfüllt sein: die Wasserstraßen müssen derart ausgebaut werden, daß sie den Bedürfnissen entsprechen; die großen Wasserstraßen müssen nach Möglichkeit miteinander verbunden werden und zu einem wahren Netz ausgebaut werden; Eisenbahn- und Wasserstraßennetz müssen in Koordination gebracht werden; dieses physische Zusammenschweißen muß ergänzt werden durch ein wirtschaftliches Zusammenschweißen, was zweckmäßig erreicht wird durch die Bildung von Tarifkombinationen, durch die der Übergang der Frachtgüter von einem Verkehrsmittel zum andern nach Möglichkeit erleichtert wird.

* * *

Zur Durchführung dieser Reformen muß die Beteiligung der gewerkschaftlichen Organisationen an der Verwaltung der Unternehmungen gesichert sein.

In den letzten Jahren hat der Gedanke des Mitbestimmungsrecht des Personals beträchtliche Fortschritte gemacht, wenn auch allerdings mehr in einem auf die Berufsfragen beschränkten Sinne. In einigen Ländern sind paritätische Kommissionen gebildet worden, die mit der Regelung von entstehenden Differenzen in Lohnfragen und dergleichen betraut sind. Gewisse derartige paritätische Kommissionen, deren Zusammensetzung mit den verschiedenen Interessenkategorien Rechnung hält, haben darüber hinaus das Recht, Fragen hinsichtlich des allgemeinen Dienstes und teilweise selbst administrative und technische Einzelheiten zu besprechen.

In Deutschland ist durch Verordnung vom 23. Dezember 1918 das Prinzip des Mitbestimmungsrechts gesetzlich eingeführt worden. Die Einzelheiten sind in dem Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920 und in der Verordnung vom 14. April 1920 näher beschrieben. Die Bildung von Betriebsräten auf dem gesamten Netz der Reichsbahnen ist auf Grund eines Dekrets und im Zusammenwirken mit den Gewerkschaftsorganisationen erfolgt. Überall, wo wenigstens 20 Arbeiter beschäftigt sind, ist ein Betriebsrat von 3 bis 20 gewählten Mitgliedern gebildet. Die Befugnisse dieser Betriebsräte beziehen sich auf verwaltungstechnische und wirtschaftliche Angelegenheiten, wie auch auf Arbeitsfragen.

Außer lokalen Räten, denen die lokalen Angelegenheiten zugewiesen sind, bestehen Bezirksräte, die die Arbeiter des Eisenbahndirektionsbezirks in allen Angelegenheiten vertreten, die über die Zuständigkeit der lokalen Betriebsräte hinausgehen.

Die erste Betriebsrätewahl hat Anfang 1920 stattgefunden.

Unabhängig von den Betriebsräten sind besondere Schiedsgerichte errichtet worden. Ein Gesetzentwurf, der sich auf die Vertretung der Beamten der zentralen Dienste bezieht, ist ausgearbeitet und in den gewerkschaftlichen Organisationen diskutiert worden. Dieser Gesetzentwurf sieht die Errichtung lokaler und zentraler Komitees vor.

Auch in Luxemburg sind durch Gesetz vom 8. Oktober 1920 Betriebsräte errichtet worden. Dasselbe gilt von Norwegen (Gesetz vom 23. Juli 1920) und der Tschechoslowakei (Gesetz vom 23. Februar 1920 betreffend den Bergbau).

Gemäß den Ausführungsbestimmungen, die der Verkehrsminister in Österreich für das Eisenbahnpersonal dem Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Mai 1919 gegeben hat, sind alle Fragen, die die Gesamtheit des Personals oder gewisse Kategorien betreffen, sowie alle Dienst- und Lohnangelegenheiten, nur im gegenseitigen Einverständnis zwischen Verwaltung und Personalvertretung zu regeln. Die Vertretung des Personals sieht drei Kategorien vor: Arbeiter, Funktionäre und Beamte. Beim Verkehrsministerium ist eine zentrale Personalkommission gebildet, in der die obigen drei Kategorien vertreten sind. Diese zentrale Kommission hat alle Verordnungen, die das Personal allgemein angehen, zu prüfen. Sie kann sich auch mit der Lösung von Streitfragen befassen.

In Frankreich ist durch Gesetz vom 29. Oktober 1921 betreffend das neue Eisenbahnregime ein Oberer Eisenbahnrat errichtet worden, der aus 18 Mitgliedern des Direktionskomitees, 30 Vertretern der allgemeinen Interessen und 12 Personalvertretern (zwei für jedes Netz) gebildet ist.

Dieser Oberste Rat ist bestimmt, die verschiedenen Netze zu koordinieren und hat beratende Kompetenz in technischen, kaufmännischen, administrativen und finanziellen Angelegenheiten. Insbesondere unterliegen seiner Entscheidung: die Konzessionen neuer Linien, die Änderung und Bildung der Netze, das Finanzregime der Netze, das Verhältnis der Netze untereinander sowie zu den Häfen und Wasserstraßen, der Erwerb von Rollmaterial, die Typisierung des Materials, die Regelung des Betriebs und des Signaldienstes, die Nachprüfung der Tarife, Anleihen, wie auch die Fragen des Personalstatuts, der Arbeitsregelung, der Entschädigung und der Pensionen.

Der Grundsatz des Mitbestimmungsrechts des Personals ist also heute eine gesetzlich anerkannte und in der Praxis verwirklichte Tatsache. Die Vertretung des Personals im Obersten Eisenbahnrat hat dieser in den letzten Monaten ermöglicht, entsprechend dem Auftrag ihrer Gewerkschaftsorganisationen, der geplanten Erhöhung der Tarife einen kräftigen Widerstand entgegenzustellen.

Die Vertretung des Personals im Obersten Eisenbahnrat wird auf jedem einzelnen Netz durch eine unter Berücksichtigung aller Kategorien gewählte Delegation ergänzt.

Schließlich ist durch Gesetz vom 29. Oktober 1921 die Errichtung eines Schiedsgerichts vorgesehen, dem alle Streitfragen kollektiven Charakters, die auf einem oder mehreren Netzen mit dem Personal in Fragen des

Statuts, der Arbeitsregelung, der Entschädigung und Pensionen entstehen können, vorgelegt werden. Dieses Schiedsgericht wird aus zwei Vertretern der Netze und zwei Vertretern des Personals sowie einer fünften Person als Schiedsrichter gebildet. Dieser wird gewählt, darf aber nicht dem Obersten Eisenbahnrat angehören.

In England sind Ende 1919 unter dem Druck der Gewerkschaften folgende Organisationen ins Leben gerufen worden: eine paritätische Kommission aus Arbeitnehmern und Arbeitgebern (National Wages Board), ein zentrales Lohnamt (Central Wages Board), das Vertreter der Verwaltungen, der Arbeiter und der Konsumenten umfaßt; sowie eine beratende Kommission beim Verkehrsminister, die aus 12 Mitgliedern der Verwaltung und vier Vertretern des Personals gebildet ist.

Zu jener Zeit haben die englischen Gewerkschaften eine tatkräftige Kampagne zugunsten der Sozialisierung der Eisenbahnen geführt. Die Arbeitervertreter bemühten sich, diese Forderung in den obigen Organisationen sowie im Parlament geltend zu machen.

Anlehnd an den für den Bergbau ausgearbeiteten Gesetzentwurf, zwang ein Regierungsentwurf die Eisenbahngesellschaften, sich in einer beschränkten Zahl großer Gruppen zu verbinden. Jede dieser Gruppen war von einem Verwaltungsrat geleitet, in dem auch Arbeitervertreter saßen.

Im März 1921 hat die Arbeiterpartei einen Gegenentwurf vorgelegt, der auf den Rückkauf aller Eisenbahnen und die Schaffung einer einheitlichen Direktion unter Beteiligung von Gewerkschaftsvertretern hinzielt.

Die sich hieran knüpfenden langen Debatten endigten mit der Annahme eines Abkommens zwischen Eisenbahngesellschaften und Gewerkschaften und mit der Gutheißung eines Regierungsentwurfs, der die Verschmelzung und die Vereinheitlichung aller Netze vorsieht. Das Gesetz vom 19. August 1921 über die neue Regelung des englischen Eisenbahnwesens hat die beiden großen Komitees: „Central Wages Board“ und „National Wages Board“ beibehalten. Außerdem waren Lokal-, Bezirks- und Netzräte entsprechend dem System der „Whitley Councils“ (Arbeitergemeinschaften) gebildet worden.

Das Zentrale Lohnamt (Central Wages Board) ist gebildet aus acht Vertretern der Gesellschaften und acht Vertretern des Personals, die von den drei großen Eisenbahnerorganisationen ernannt werden.

Das Nationale Lohnamt (National Wages Board) ist gebildet aus sechs Vertretern der Gesellschaften, sechs Vertretern des Personals und vier Vertretern der Benutzer, die wie folgt angewiesen werden:

- 1 Vertreter der Parlamentskommission des Gewerkschaftskongresses;
- 1 Vertreter der Konsumgenossenschaften;
- 1 Vertreter der Vereinigung der Handelskammern;
- 1 Vertreter des Industriellen-Verbandes.

Die zugunsten der Sozialisierung unternommene Aktion hat also zu einer Reorganisation der Eisenbahnnetze im Sinne einer Vereinheitlichung und zur

Errichtung des Mitbestimmungsrechts der Arbeiter in allen die Arbeiter direkt betreffenden Fragen geführt.

Diese bedeutenden Ergebnisse gilt es weiter zu entwickeln, denn eine langsame aber stete Umwandlung ist die beste Garantie für die Dauerhaftigkeit der erreichten Reformen. Jedenfalls muß das bereits verwirklichte Mitbestimmungsrecht der Arbeiter als Ausgangspunkt zu weiteren Errungenschaften betrachtet werden.

* * *

Die friedliche oder revolutionäre Enteignung der Kapitalisten, mit oder ohne Entschädigung, je nach den Möglichkeiten, bildet den Ausgangspunkt des Wirtschaftsregimes von morgen.

Die Methoden des Staats und der Routine müssen durch neue Fortschrittsformen ersetzt werden, die erlauben, ein Gleichgewicht zwischen Arbeits- und Konsumkraft herzustellen, was die Voraussetzung eines gesunden Wirtschaftslebens ist.

Die Lösung der technischen Einzelheiten ist die Aufgabe von Sachverständigen. Die Vereinheitlichung des Betriebs, die Standardisierung des Materials, die Vereinheitlichung des Personalregimes, werden unter der Kontrolle der Arbeiterorganisationen erfolgen, die überdies als Gleichberechtigte über die Arbeitsbedingungen mitbestimmen werden.

Da die Arbeiter sich dann durch die Institution der Räte verteidigen können, wird es nicht mehr möglich sein, willkürlich über sie zu bestimmen. Nicht nur werden die zuständigen Personen, die Techniker usw., die Eisenbahner usw. zur technischen Vervollkommnung des Betriebes jeder Art beitragen, sondern sie werden auch durch die Institution der Sicherheitsräte das Funktionieren der technischen Apparate überwachen und alle auf Grund der gesammelten Erfahrung nützlich erscheinenden Verbesserungen anbringen. Diese neue Organisation, die das Resultat des Zusammenwirkens aller zuständigen und produktiven Kräfte ist, wird die Gewähr für das Maximum an Arbeitsergebnis mit einem Minimum an Anstrengung bieten und zu einer Verminderung der Betriebskosten führen.

Wohlverstanden: eine derartige Transformation kann nicht in einheitlicher Form und unter Befolgung eines ausschließlichen Systems in allen Ländern erfolgen. Sie wird vielmehr ein Ergebnis der Kombination aller Maßnahmen, Anstrengungen und Initiativen sein. Aber ein gemeinsamer Gesichtspunkt über die allgemeinen Grundsätze und die hauptsächlichsten Modalitäten wird die nationale und internationale Aktion der Transportarbeiter hinfort kräftiger und wirkungsvoller machen.

* * *

Resolution über die Sozialisierung der Transportmittel.

Da die Umgestaltung und Entwicklung der Transportmittel eine der ersten Bedingungen für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas ist und diese nur nach gemeinsamen Grundsätzen und einheitlichem Programm im Interesse der Allgemeinheit erfolgen kann,

ersucht der vom 4. bis 9. August 1924 zu Hamburg tagende Internationale Transportarbeiterkongreß die angeschlossenen Organisationen,

sich mit allen Mitteln der Überführung der vom Staat betriebenen Transportunternehmungen in Privatbesitz zu widersetzen;

eine rege Propaganda für die Rückführung der konzessionsweise abgetretenen Transportunternehmungen in gemeinwirtschaftlichen Betrieb zu entfalten.

Der Kongreß ist der Ansicht, daß alle Bestrebungen zur Sozialisierung auf eine vollständige Umgestaltung der gegenwärtigen Betriebsmethoden, sowohl der staatlichen wie der privaten, hinielen sollen.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind sozialisierte Transportunternehmungen von Arbeitervertretern, Technikern und Benützern unter Aufsicht des Staates durch selbständige, in Finanz- und Verwaltungsfragen autonome Körperschaften, zu verwalten.

Da die Sozialisierung der Transportmittel nur vollständig durchgeführt werden kann, wenn den Arbeitern die Rechte verbürgt sind, auf die sie billigerweise Anspruch haben, hält es der Kongreß für notwendig, daß die in den meisten Ländern bereits eingeleitete Aktion für die Errichtung bzw. Weiterausgestaltung der Betriebskontrolle durch die Arbeiter fortgesetzt wird. Diese Kontrolle hätte in erster Linie die Aufgabe, die Einhaltung der mit den Gewerkschaften geschlossenen Verträge, der Einstellungsbedingungen, der Lohn- und Arbeitszeitregelungen, sowie die Strafverfahren und die Durchführung der Sozialgesetzgebung zu überwachen.

Das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wird beauftragt, sich durch die Landesorganisationen und das Internationale Arbeitsamt alles erreichbare Material über die Organisation des Transports, die Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen, der Schifffahrt und in den Häfen, die Modalitäten der Betriebskontrolle, sowie die sich auf das Sozialisierungsproblem beziehenden Berichte, Studien und Veröffentlichungen zu verschaffen, um so die Vorbereitung konkreter Pläne, die den in jedem Lande herrschenden besonderen Verhältnissen angepaßt werden müssen, zu erleichtern.

Gill (Englische Eisenbahnbeamte) beanstandet einen Passus in dem von *Bidegaray* erstatteten Bericht, demzufolge das Personal im Verwaltungsrat der englischen Eisenbahngesellschaft vertreten sei. Eine solche Feststellung sei unrichtig und erkläre wohl auch die optimistischen Erwartungen des Referenten.

Bidegaray führt die beanstandete Unrichtigkeit darauf zurück, daß die Organisationen seiner Bitte um Vermittlung eigener Informationen nicht entsprochen haben.

Der von Bidegaray erstattete Bericht nebst der damit verknüpften Resolution wird angenommen.

Sitz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Auf Vorschlag des Exekutivkomitees beschließt der Kongreß, den Sitz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Amsterdam zu belassen.

Wahl der Länder, deren Vertreter den Generalrat und das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bilden sollen.

Auf Vorschlag des Exekutivkomitees wird beschlossen, die Gruppierung der Länder und die Zahl der auf sie entfallenden Sitze im Generalrat unverändert beizubehalten mit der Maßgabe, daß der Generalrat das Recht haben soll, einen besonderen Vertreter für die außereuropäischen Länder zu bestimmen, wenn dies durch den Beitritt mehrerer außereuropäischen Organisationen geboten erscheint.

Resolution des Exekutivkomitees über die Weltlage.

Präsident Williams: Das Exekutivkomitee ist vorgestern beauftragt worden, eine Resolution zur Weltlage zu unterbreiten. Diese Resolution liegt jetzt vor. Ich bitte die Delegierten, sich in der Diskussion ausschließlich an diese zu halten und nicht das Referat Fimmens in die Debatte zu ziehen. Das Exekutivkomitee sieht in dem von Fimmen erstatteten Bericht die persönliche Meinung des Sekretärs und ist der Auffassung, daß sowohl den Referenten als dem Sekretär das Recht zusteht, die eigene persönliche Meinung zu vertreten. Die Mitglieder des Exekutivkomitees haben sich nicht mit allen von Fimmen gemachten Ausführungen einverstanden erklären können. Ihre Auffassung ist in der von dem Exekutivkomitee fast einmütig gutgeheißenen und dem Kongreß jetzt vorgelegten Resolution enthalten. Die Resolution lautet :

„Der in Hamburg tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat die internationale Lage, wie sie durch den Krieg, die Friedensverträge und die kapitalistische Offensive geschaffen worden ist, geprüft. Er kann nicht umhin, auf die möglichen Wirkungen des Berichts der Sachverständigen hinzuweisen, die den Auftrag hatten, die Leistungsfähigkeit und die Fähigkeit Deutschlands zur Erfüllung der Reparationsforderungen zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

Der Kongreß begreift vollkommen die Forderungen Frankreichs und Belgiens, soweit sie die Wiederaufrichtung ihrer zerstörten Gebiete betreffen, hält es aber für unvermeidlich, daß der Deutschland auferlegte Zwang zur Leistung solcher Reparationen zu einer weiteren Verschlechterung der Lebenslage des deutschen Proletariats und zu einer ernsthaften Gefährdung des Achtstundentages führen muß.

Der Kongreß anerkennt die Bemühungen der englischen Arbeiterregierung, sowie der Regierungen von Frankreich und Belgien, die verhängnisvollen Folgen der Besetzung des Ruhr- und Rheingebietes zu überwinden.

Der Kongreß stellt ferner die Bereitschaft der deutschen organisierten Arbeiter zu weitgehenden Konzessionen fest, um eine Beendigung des verhassten, in den besetzten Gebieten errichteten militärischen Regimes herbeizuführen und macht hinsichtlich der unvermeidlichen Folgen — sei es der uneingeschränkten oder nur teilweisen Durchführung — des Sachverständigenberichtes folgende Bemerkungen:

1. Wir erheben Protest gegen die in Aussicht genommene Belastung, die Deutschland wirtschaftlich ruiniert und von der falschen Voraussetzung ausgeht, daß Deutschland allein für den Ausbruch und die Fortsetzung des Krieges verantwortlich ist.
2. Da wir für die Sozialisierung der Verkehrsmittel eintreten, erheben wir nachdrücklichen Protest gegen den verhängnisvollen Vorschlag, die gut organisierten deutschen Reichsbahnen zu entstaatlichen und sie unter die Kontrolle alliierter Kapitalisten zu stellen.
3. Die in dem Dawesbericht vorgeschlagenen Zahlungen werden den engverbundenen und in engem Zusammenwirken mit den alliierten Kapitalisten stehenden deutschen Kapitalisten Veranlassung geben, die Beseitigung des Achtstundentages zunächst in Deutschland zu fordern und diese Forderung wird später auch auf die alliierten und neutralen Länder ausgedehnt werden.
4. Wir sind der Auffassung, daß in allen Ländern die Kriegskosten der besitzenden Klasse und zwar den Kapitalisten und Großgrundbesitzern aufzubürden sind, da nur sie für den Krieg verantwortlich sind.
5. Wir rufen die Transportarbeiter auf, sich weiter einzusetzen in dem Kampf gegen Faschismus, Gegenrevolution und Reaktion in allen Ländern und appellieren besonders an jene Teile, die sich infolge der von Moskau aus geleiteten Propaganda von ihren Mutterorganisationen losgelöst haben, die Einheit mit den der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen wiederherzustellen.“

Schumann (Deutscher Verkehrsbund): Ich habe namens der deutschen Delegation dem Bedauern darüber Ausdruck zu geben, daß mit Rücksicht auf die Zeit des Kongresses die einzelnen Delegationen nicht die Möglichkeit haben, zu den Ausführungen Fimmens und zu der ganzen Tendenz und den Schlußfolgerungen des von ihm erstatteten Berichts eingehend Stellung zu nehmen. Wir fügen uns aber in das Unvermeidliche und beschränken uns auf die Abgabe einer Erklärung.

Zunächst bedauern wir, daß Fimmen unterlassen hat, das Selbstverständliche zu tun, das von jemand, der an führender Stelle einer Organisation steht, erwartet werden mußte. Wenn Fimmen eine Änderung unserer Taktik für notwendig hält, dann hätte er diese Notwendigkeit dem Exekutivkomitee zuvor darlegen müssen. Fimmen wollte uns durch seine Ausführungen in einen Gegensatz zu der

deutschen politischen und gewerkschaftlichen Bewegung setzen. Einen solchen Versuch lehnen wir ab. Weiter lehnen wir die Tendenz ab, eine Änderung unserer Taktik herbeizuführen, da wir der Meinung sind, daß keine Veranlassung zu einem Abweichen von unseren altbewährten Grundsätzen besteht. Auch die Tatsache, daß der Kapitalismus die Welt beherrscht, kann uns nicht dazu zwingen, weil wir wissen, daß das in der Richtung seiner Entwicklung liegt, und weil wir weiter auch wissen — was Fimmen verschwiegen hat — daß die Zerrissenheit der deutschen Arbeiterbewegung zum großen Teil zu der heutigen Ohnmacht der Arbeiterschaft beigetragen hat. Die Gefahren sind heute zum großen Teile überwunden. Es ist nicht wahr, daß das Bestreben heute dahin gehe, wieder eine Einschränkung der gewerkschaftlichen Aufgaben herbeizuführen. Die deutschen Gewerkschaften wissen ganz genau, daß sie sich nicht auf Lohn- und Arbeitsfragen beschränken können, sondern auch politisch ihren Einfluß geltend machen müssen. Wenn hier von rücksichtslosem Klassenkampf gesprochen worden ist, so ist das nichts anderes als eine Phrase. Die Gewerkschaften führen täglich Klassenkampf. — Zum Sachverständigenbericht haben wir zu erklären: Wir akzeptieren dieses Gutachten. Die Annahme ist für uns ein unvermeidbares Übel. Wir sind auch nicht der Meinung, daß die derzeitigen Regierungen in England und Frankreich nur als Schutzwall für die internationale Bourgeoisie dienen, sondern haben die Überzeugung, daß diese Regierungen sich wirklich für eine Befriedung der Welt einsetzen. Wir begrüßen jedenfalls die sich jetzt geltend machenden Bestrebungen und haben auch volles Verständnis dafür, daß die Regierung in England nicht alles auf eine Karte setzen kann. Wir wissen auch sehr genau, daß die beste politische Demokratie die Wirtschaftsdemokratie nicht ersetzen kann. Den Übergang zur Phrase lehnen wir ab. Konzentration der Kräfte auf nationaler und internationaler Basis ist unsere Losung. Mit der vorgelegten Resolution können wir uns einverstanden erklären, bitten aber im Absatz 5 nach den Worten „ . . . losgelöst haben“ folgende Einschaltung vorzunehmen: *„auf der Grundlage unserer altbewährten gewerkschaftlichen Grundsätze“*. Um Mißverständnissen vorzubeugen, erkläre ich nochmals: Wir sind keineswegs über den Dawes-rapport entzückt, sondern betrachten ihn als ein notwendiges Übel. Wir wissen, daß er viele Bedrohungen für uns enthält. Dennoch haben wir die feste Überzeugung, daß das Zusammenarbeiten der Arbeiterklasse die Erreichung unseres Zieles garantiert.

López (Argentinische Eisenbahner): Wir haben die Frage der Reparationen in unserem Lande reiflich diskutiert und erlauben uns, mit unserer Meinung zu der Aussprache hier beizutragen. Mit dem Teil der von Fimmen gemachten Ausführungen, der sich auf diese Frage bezieht, stimmen wir überein und wir sind erfreut darüber, daß diese Ausführungen gemacht worden sind. Sollte jemand unter

den Delegierten damit nicht einverstanden sein, dann muß die Frage aufgeworfen werden: wer ist für den Krieg verantwortlich?

Ich kann mir nicht denken, daß sich die französischen Gewerkschaften für die Erlangung von Reparationen von Deutschland einsetzen können, da diese doch nur der deutschen Arbeiterklasse aufgebürdet werden, den französischen Arbeitern jedoch keinen Vorteil bringen. Die französischen Gewerkschaften müßten sich schon als internationale Sozialisten einer derartigen Lösung der Reparationsfrage widersetzen.

In bezug auf die Einstellung Fimmens gegenüber Moskau macht die argentinische Delegation starke Vorbehalte geltend. Unsere Erfahrungen sind nicht dazu angetan, die von Fimmen von einem Zusammenwirken erwarteten Hoffnungen zu teilen. Wir sind in Argentinien allgemein der Auffassung, daß die Anhänger Moskaus unehrlich sind.

Ich benutze diese Gelegenheit, um die Grüße der argentinischen Arbeiter zu überbringen. Es erfüllt mich mit Freude, daß ich hier zum ersten Male Gelegenheit habe, mit Vertretern der Transportarbeiterorganisationen anderer Länder zusammenzukommen. Ich bitte Euch, überzeugt zu sein, daß wir in Argentinien dieselben Ziele verfolgen wie Eure Organisationen.

Dritter Tag.

Sonnabend, den 9. August 1924.

Nachmittagssitzung.

Sardelli (Italienische Straßenbahner) : Fimmens Bericht ist nicht von dem Gesichtspunkt einzelner Länder, sondern der Gesamtheit aller Länder zu beurteilen. Es ist auch nicht möglich, daß wir den Bericht lediglich als eine persönliche Auffassung auslegen. Wir müssen ihn vielmehr als den Bericht des Sekretärs der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bewerten. Ich betrachte es als eine Pflicht des Sekretärs der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, daß er eine Meinung hat und daß er diese auch vertritt. Besonders wertvoll erscheinen mir die Teile des Berichts, die sich mit dem Dawesgutachten befassen und seine praktischen Wirkungen darlegen. Leider muß festgestellt werden, daß es der Bourgeoisie gelungen ist, die Lasten des Krieges der Arbeiterklasse aufzubürden. Fimmen hat übrigens eine unfreiwillige Unterstützung in der Rede des Genossen Jouhaux gefunden. Dieser hat erklärt, daß die Londoner Konferenz unter dem Druck der internationalen Arbeiterklasse zustandegekommen sei. Wenn dies der Fall ist und die Arbeiterklasse einen so großen Einfluß ausüben kann, dann muß sie auch imstande sein, eine andere Lösung statt der im Dawesbericht gefundenen zu erwirken.

Präsident Williams : Alle Redner befassen sich mit dem Bericht Fimmens, während nur die Resolution des Exekutivkomitees zur Diskussion gestellt ist. Ich bitte daher die Redner, sich auf die Stellungnahme zur Resolution zu beschränken.

Somers (Belgische Transportarbeiter) : Die vorgeschlagene Resolution kann uns nicht befriedigen. Sie ist das Resultat der Rede Fimmens. Wir sehen darin die Einführung einer neuen Politik in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und müßten sie darum verwerfen. Wir schlagen dem Kongreß eine andere Resolution vor. Diese lautet :

„Nach eingehender Untersuchung der internationalen Lage beschließt der in Hamburg stattgefundene Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, gemeinsam mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund

aufs kraftvollste alle Bestrebungen zur Herbeiführung des Weltfriedens zu unterstützen.

Der Kongreß erklärt ausdrücklich und einmütig, daß er niemals zulassen wird, daß die Lösung des Reparationsproblems die Arbeitsbedingungen der deutschen Arbeiter verschlechtert und appelliert eindringlich an die Transportarbeiter der Welt, sich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anzuschließen, um dieses Ziel auf Grund der alten Traditionen möglichst rasch zu verwirklichen.“

Ich bitte über diesen Antrag zuerst abstimmen zu lassen.

Le Guen (Französische Eisenbahner) : Die vom Exekutivkomitee vorgelegte Resolution kann niemand befriedigen. Die Lage ist seit dem Kriege wiederholt geprüft worden, und zwar nicht nur durch die Internationale Transportarbeiter-Föderation, sondern auch vor allen Dingen durch den Internationalen Gewerkschaftsbund. Das ist auch die zuständige Organisation und es geht nicht an, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation unabhängig hiervon Stellung nimmt. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation muß den Internationalen Gewerkschaftsbund ergänzen, und wenn der Internationale Gewerkschaftsbund sich für eine Lösung ausgesprochen hat, dann ist die Internationale Transportarbeiter-Föderation verpflichtet, sich hierfür einzusetzen. Mit der von Schumann vorgeschlagenen Einschaltung sind wir einverstanden, möchten aber darüber hinaus noch einige andere Änderungen an der Resolution vorgenommen sehen. Zunächst bitte ich, im zweiten Absatz nach „ betreffen“ wie folgt fortzufahren :

„ und betont ausdrücklich, daß nicht gestattet werden darf, daß aus Anlaß der Reparationsfrage die Arbeitsbedingungen des deutschen Proletariats durch den deutschen und internationalen Kapitalismus verschlechtert werden und auf die Beseitigung des Achtsturentages hingedrungen wird.“

Wie die Delegierten bemerken werden, handelt es sich hierbei lediglich um eine redaktionelle Änderung.

Als weitere Änderung schlagen wir vor, den Passus :

„Wir erheben Protest gegen die in Aussicht genommene Belastung, die Deutschland wirtschaftlich ruiniert und von der falschen Voraussetzung ausgeht, daß Deutschland allein für den Ausbruch und die Fortsetzung des Krieges verantwortlich ist“

zu streichen und diesen wie folgt zu ersetzen :

„Der Kongreß protestiert gegen die zu hohen finanziellen Lasten, die Deutschland aufgebürdet werden könnten. Übereinstimmend mit den Entscheidungen des Internationalen Gewerkschaftsbundes, erklärt er, daß die Pensionen von den Reparationsforderungen auszunehmen sind und daß die Frage der interalliierten Schulden mit der Frage der Festsetzung der Reparationsschulden verbunden werden muß, da beide Fragen nur die verschiedenen Seiten eines und desselben Problems sind.“

Scheffel (Deutsche Eisenbahner): Die deutsche Delegation erkennt an, daß alle Ausführungen der ausländischen Redner getragen sind vom Geist der Brüderlichkeit und der Sorge für die deutsche Arbeiterschaft. Aber es geht nicht an, daß der Kongreß Beschlüsse fassen kann, die von den Beschlüssen des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu derselben Frage vollständig abweichen. Es handelt sich hier um eine Frage, an der nicht nur die Eisenbahner oder die Transportarbeiter interessiert sind, sondern alle Arbeiter ohne Unterschied. Es scheint hier die Auffassung zu herrschen, als ob die deutsche Arbeiterschaft etwas wie Freude empfinde über das Sachverständigen-Gutachten. Wir geben uns vollkommen darüber Rechenschaft, was dieses für die deutschen Arbeiter im besonderen und für die Arbeiter der übrigen Länder im allgemeinen bedeutet. Wir wissen, daß wir harte Kämpfe um die Verteilung der vorgesehenen Lasten führen müssen. Wir wissen, wie schwer es uns fallen wird, den Achtstundentag wieder zu erringen und soziale Besserungen zu erreichen. Aber selbst wir als Eisenbahner können uns unmöglich auf den Standpunkt der Ablehnung des Gutachtens stellen, obgleich wir wissen, daß dadurch die deutschen Eisenbahnen auf Jahrzehnte in die Hände des internationalen Kapitals übergeleitet werden. Wir verschließen uns auch nicht der Erkenntnis, daß dadurch die Machtstellung des Kapitals gestärkt wird, aber die Frage ist, ob es für uns eine andere Möglichkeit als die Annahme gibt. „Friß Vogel oder stirb“ — das ist die Wahl, die uns gestellt ist. Würde sich der Kongreß für die Ablehnung aussprechen, so würden wir damit den deutschen Nationalisten eine starke Waffe geben. Etwas anderes ist es, wenn uns die Internationale Transportarbeiter-Föderation konkrete Vorschläge machen könnte für den Fall der Ablehnung. Dazu aber ist niemand in der Lage. Wir wünschen, daß in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eine Politik der kühlen Vernunft und des Verstandes getrieben wird und daß sie Hand in Hand mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund zusammenarbeitet, um den Aufstieg der Arbeiterklasse zu gewährleisten.

Cramp (Englische Eisenbahner N. U. R.): Ich möchte, daß der Kongreß die vom Exekutivkomitee vorgelegte Resolution ohne jede Abänderung annimmt. Die besondere Erwähnung, daß wir mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund einverstanden sind, ist überflüssig, da hierüber kein Zweifel herrscht. Scheffel hat soeben auf die Folgen hingewiesen, die aus der Annahme und Durchführung des Dawesrapports für die deutsche Arbeiterschaft entstehen. Wenn dem so ist, dann müssen wir auch protestieren. Es besteht jedoch die Gefahr, daß man in andern Ländern zu gleichen Schritten übergehen wird. Mit der von Schumann vorgeschlagenen Änderung kann ich mich nicht einverstanden erklären. Wir sind heute täglich zur Änderung unserer Taktik gezwungen und können unmöglich an gewerkschaftstaktischen Traditionen festhalten. Ich meine, daß auch die

Franzosen und Belgier mit der Fassung der Resolution einverstanden sein können. Bei der Stellungnahme zu Moskau muß unterschieden werden zwischen den bezahlten Agenten der kommunistischen Internationale und den russischen Arbeitern.

Bromley (Englische Lokomotivführer und -Heizer): Ich meine, daß wir nicht immer auf die Kommunisten schimpfen sollten. Meine Organisation hat viele Kommunisten als Mitglieder, vielleicht 20 bis 25 Prozent. Es sind durchweg gute Kämpfer, die zwar gelegentlich die Handlungen des Vorstandes kritisieren; aber wenn der Vorstand an sie appelliert, kann er auf sie rechnen. Auch ich bitte um unveränderte Annahme der vorgelegten Resolution. Wir sollten unsere Zeit nicht verwenden, um hier eine Resolution gegen die Kommunisten zu fassen. Wenn wir wirklich eine internationale Organisation sein wollen, dürfen wir nicht versuchen, die Linke auszuschließen.

Lindley (Schwedische Transportarbeiter): Ich stimme der vorliegenden Resolution zu. Gegen die von der deutschen Delegation vorgeschlagene Änderung habe ich nichts einzuwenden. Ich bedauere sehr, daß für diese Diskussion so viel Zeit verloren wird. Auch die skandinavische Delegation ist nicht mit allem einverstanden, was Fimmen gesagt hat, aber das kann kein Grund sein, um den ganzen Tag hierüber zu diskutieren. Was die von der französischen und belgischen Delegation vorgeschlagenen Änderungen betrifft, so kann ich einen Grund hierzu nicht erkennen.

Präsident Williams: Mit Rücksicht auf die noch unerledigte Arbeit des Kongresses muß ich die vorhin ausgesprochene Mahnung wiederholen und die Delegierten bitten, die Diskussion nach Möglichkeit einzuschränken. Dieser Notwendigkeit Rechnung tragend hat Fimmen, der sich auch zum Wort gemeldet hatte, verzichtet.

Flodeby (Norwegische Transportarbeiter) erklärt im Anschluß an Lindley's Worte, daß die norwegische Delegation die gegen Fimmen vorgebrachte Kritik keineswegs unterstützt und besonders persönliche Angriffe zurückweist. Die norwegischen Organisationen sind der Ansicht, daß sämtliche Transportarbeiter, ob Reformisten oder Kommunisten, in die Internationale Transportarbeiter-Föderation aufgenommen werden sollen. Wir sind für die Resolution ohne jeden Zusatz und stimmen mit Cramp darin überein, daß die von Schumann vorgeschlagene Änderung abgelehnt werden soll.

Schumann (Deutscher Verkehrsbund): Ich habe volles Verständnis für die Schwierigkeiten der Kongreßleitung. Die deutsche Delegation legt aber Wert darauf zu betonen, daß sie mit den französischen Abänderungsanträgen grundsätzlich einverstanden ist,

da diese in keinem Gegensatz zu der vom Exekutivkomitee vorgelegten Resolution stehen. Wir würden sogar die französische Fassung des zweiten Absatzes der Fassung des Exekutivkomitees vorziehen, aber um die Diskussion nach Möglichkeit abzukürzen und dem Wunsche der Kongreßleitung Rechnung zu tragen, wollen wir auch nicht auf der von uns vorgeschlagenen Abänderung bestehen. Ich bitte die französischen und belgischen Genossen, dasselbe zu tun. Da wir im Grunde genommen einer Meinung sind, kann die Herbeiführung einer einheitlichen Haltung gegenüber der Resolution nicht schwer fallen.

Bidegaray (Französische Eisenbahner): Die Resolution kann von der französischen Delegation nicht angenommen werden. Die Frage der Reparationen ist für Frankreich von großer Wichtigkeit. Ich will nur daran erinnern, daß der Krieg, der größtenteils auf französischem Gebiet geführt worden ist, u. a. beispielsweise 19 000 Arbeiterhäuser zerstört hat, während sowohl England als auch Deutschland vor solchen Zerstörungen bewahrt geblieben sind. Die Pflicht zum Wiederaufbau Frankreichs und Belgiens ist von dem Internationalen Gewerkschaftsbund ausdrücklich anerkannt. Die französischen Gewerkschaften haben immer internationale Solidarität geübt. Ich brauche nur daran zu erinnern, daß sie sich mit ihrer ganzen Kraft der Besetzung des Ruhrgebietes widersetzt haben. 20 000 Eisenbahner haben sich geweigert, bei der Regiebahndienst zu tun. Die vorliegende Resolution ist eine Resolution Fimmens und nicht eine Resolution des Exekutivkomitees. Hätte Fimmen seine Rede zuvor dem Exekutivkomitee vorgelegt, so wäre uns die ganze Diskussion erspart geblieben. Ich schlage die Bildung einer Kommission vor, an die die Resolution mit den Abänderungsanträgen verwiesen wird. Diese Kommission hätte die Resolution nebst den Anträgen in eine neue Resolution umzuarbeiten. Geschieht das nicht, so wird die französische Delegation gegen die Resolution stimmen.

Präsident Williams: Ich stelle gegenüber der Behauptung Bidegarays, die vorliegende Resolution sei eine Resolution Fimmens, fest, daß dies nicht der Fall ist und daß Fimmen an der Resolution uneteiligt ist.

Cotter (Englische Transportarbeiter): Als ich Bidegaray sprechen hörte, meinte ich eine Rede Poincarés zu hören. Ich bin der Meinung, daß der Krieg 1918 beendet worden ist und daß es jetzt endlich an der Zeit ist, das Vergangene zu vergessen. Aber wenn die französischen Genossen so eindringlich auf die Schilderung des Leids bestehen, das ihnen der Krieg verursacht hat, dann muß ich sie auch schon daran erinnern, daß die Leiden der englischen Arbeiter nicht geringer sind. Wir haben in England seit Jahren zwei Millionen Arbeitslose. Es herrscht bei uns eine entsetzliche Wohnungsnot. Die Steuern drücken wie eine schwere

Last auf die Arbeiterklasse, und zwar nicht zuletzt deswegen, weil England jeden Tag 1 Million Pfund Sterling an Zinsen für Frankreich gewährte Anleihen bezahlen muß, die Frankreich bisher nicht zurückgezahlt hat und für die es England auch keine Zinsen entrichtet. Die englische Arbeiterklasse muß also faktisch die Zinsen für Frankreich bezahlen. Alle Länder haben unter dem Kriege in gleich schwerem Maße gelitten. Es sollte sich erübrigen, dies heute noch wiederholen zu müssen. Williams hat ausdrücklich erklärt, daß die Resolution eine Arbeit des Exekutivkomitees und nicht eine Arbeit Fimmens ist. Wenn Bidegaray eine andere Behauptung aufstellt, so muß ich schon erklären, daß ich der Erklärung des Präsidenten mehr Glauben schenke als der Behauptung Bidegarays. Ich meine, daß es nun an der Zeit ist, an die praktische Arbeit zu denken, die die Delegierten noch in den Spezialkonferenzen zu leisten haben und beantrage daher Übergang zur Abstimmung.

Ben Tillett (Englische Transportarbeiter): Auch ich möchte die Ausführungen des französischen Delegierten nicht unerwidert lassen. Es wäre in der Tat besser, wenn die französischen Delegierten uns nicht immer auf die Zerstörungen ihres Landes verweisen wollten, denn auch die englische Arbeiterschaft hat unter den Kriegsfolgen zu leiden. Die bei uns herrschende Arbeitslosigkeit und Wohnungsnot hängen unmittelbar mit dem Kriege zusammen. Auch die erdrückend hohen Steuern sind nichts anderes als eine Kriegsfolge. Dennoch sind die englischen Arbeiter dagegen gewesen, daß Frankreich an England Zinsen zahlen und die gewährten Anleihen amortisieren soll. Die deutschen Arbeiter haben unumwunden erklärt, daß sie sich für den Wiederaufbau Frankreichs einsetzen, und das mußte für die französischen Delegierten Veranlassung sein, ihren Widerstand aufzugeben. Bei dem ganzen Reparationsproblem handelt es sich schließlich doch nur um ein kapitalistisches Manöver. Die französische Arbeiterklasse wird von den Deutschland auferlegten Reparationen keinen Vorteil haben. Sie wird nichts erhalten, während die deutsche Arbeiterschaft die leidtragende ist. Hüten wir uns vor einer Wiederaufpeitschung des Rachegeistes. Ich bin dafür, daß die Resolution in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Fassung angenommen wird. Ihr Inhalt ist sehr gemäßigt.

Bei der hierauf vorgenommenen Abstimmung werden abgegeben: 1 780 384 Stimmen für die Resolution, 52 000 Stimmen gegen die Resolution. 263 014 Stimmen üben Enthaltung.

Gegen die Resolution des Exekutivkomitees stimmten die Vertreter folgender Organisationen: Argentinischer Eisenbahnerverband (Confraternidad Ferroviaria), Spanischer Eisenbahnerverband (Sindicato Nacional Ferroviario), Kraftfahrer-Organisation „La Velocidad“ (Asociación de Chauffeurs y Aspirantes).

Silmmenthaltung übten die Vertreter der folgenden Organisationen: Belgischer Straßenbahnverband (Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux), Belgischer Eisenbahnverband (Syndicat National du Personnel des Chemins de Fer), Belgischer Transportarbeiterverband (Belgische Transportarbeidersbond), Französischer Eisenbahnverband (Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer), Französischer Transportarbeiterverband (Fédération Nationale des Moyens des Transports), Französischer Hafearbeiterverband (Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports et Manutentionnaires), Französische Seeleute-Föderation (Fédération Nationale des Syndicats Maritimes), Holländischer Eisenbahner- und Straßenbahnverband (Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel), Lettischer Eisenbahnverband (Latvijas Dzelceļnieku, Laveenība), Luxemburgischer Eisenbahnverband (Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois), Polnischer Eisenbahnverband (Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej), Rumänischer Hafearbeiterverband (Uniunea Muncitorilor Cărași, din Porturile României).

Vierter Tag.

Sonntag, den 10. August 1924.

Nach Zusammentritt des Kongresses wird beschlossen, den ganzen Tag den Sektionsverhandlungen zu widmen. Der Kongreß löst sich demzufolge in folgende Sektionskonferenzen auf:

Konferenz der Eisenbahner und Straßenbahner, Vorsitzender: Bidegaray ;

Konferenz der Seeleute, Vorsitzender : Döring ;

Konferenz der Chauffeure, Vorsitzender : Lindley ;

Konferenz der Binnenschiffer, Vorsitzender : Mahlman ;

Konferenz der Hafearbeiter, Vorsitzender : Williams.

Fünfter Tag.

Dienstag, den 12. August 1924.

Wahl des Generalrats.

Präsident Williams: Der Kongreßleitung sind folgende Vorschläge gemacht worden:

Deutschland	<i>J. Döring</i> für die Transportarbeiter <i>H. Jochade</i> für die Eisenbahner
Großbritannien und Irland	<i>C. T. Cramp</i> für die Eisenbahner <i>R. Williams</i> für die Transportarbeiter
Frankreich und Luxemburg	<i>M. Bidegaray</i>
Belgien und Holland	<i>C. Mahlman</i>
Österreich, Ungarn und Schweiz . .	<i>A. Forstner</i>
Italien	<i>G. Sardelli</i>
Spanien, Portugal und Südamerika	<i>T. Gómez</i>
Skandinavische Länder	<i>Ch. Lindley.</i>

Da von diesen Ländergruppen Doppelnennungen nicht vorliegen, können die genannten Delegierten als gewählt gelten. Anders verhält es sich mit dem Mitglied, das der Ländergruppe Polen und Tschechoslowakei zusteht. Die Vertreter dieser Länder haben sich nicht auf einen Vorschlag einigen können. Die Organisationen der Tschechoslowakei haben das bisherige Mitglied des Generalrats *W. Brodečky*, die polnischen Vertreter *Maxamin* vorgeschlagen. Der Kongreß müßte daher über diese beiden Vorschläge abstimmen.

Forstner (Österreichische Transportarbeiter): Nach meiner Auffassung sollte sich der Kongreß nicht in die zwischen den polnischen und tschechischen Delegierten herrschende Differenz einmischen. Ich schlage vor, die Wahl des den polnischen und tschechischen Organisationen zustehenden Vertreters im Generalrat solange auszusetzen, bis sich die Vertreter dieser Organisationen unter sich verständigt haben.

Präsident Williams: Auch die Kongreßleitung hält es für das zweckmäßigste, die Wahl solange auszusetzen, bis eine Verständigung unter den beteiligten Vertretern erfolgt ist. Ich bitte daher

die polnische und tschechische Delegation, sich noch einmal auszusprechen und eine Verständigung herbeizuführen. — Inzwischen hat das Wort zur Abgabe einer Erklärung der Delegierte

Le Guen (Französischer Eisenbahnverband): Namens der hier anwesenden Vertreter von Frankreich, Spanien, Argentinien, Belgien, Rumänien und Luxemburg habe ich folgende Erklärung abzugeben:

Erklärung zur Abstimmung über die Resolution zur Weltlage.

Die unterzeichneten Organisationen erklären, daß ihre Haltung bei der Abstimmung über die Resolution zur Weltlage auf die Tatsache zurückzuführen ist, daß die vorgelegte Resolution den von allen internationalen gewerkschaftlichen und politischen Organisationen der Arbeiterklasse mit Einmütigkeit gefaßten Beschlüssen zur selben Frage entgegensteht.

Besorgt um die Einheit der Arbeiterbewegung, haben die unterzeichneten Organisationen, der gewerkschaftlichen Disziplin folgend, abgelehnt, einen Standpunkt zu unterstützen, der demjenigen ihrer Landeszentralen, denen sie in erster Linie angeschlossen sind, widerspricht.

Die unterzeichneten Organisationen bekunden, daß sie in Übereinstimmung mit der gesamten Internationale ihre in der Vergangenheit geführte Aktion gegen Willkür und Unrecht, gleichgültig von welcher Seite diese ausgehen, gegen kapitalistische Unterdrückung, auch wenn diese politische Färbung annehmen sollte, und für die Herbeiführung endgültigen Friedens und die Befreiung des Proletariats aller Länder auch in Zukunft fortsetzen werden.

Frankreich: P. le Guen,
Spanien: T. Gómez,
Argentinien: E. López,
Belgien: P. Somers,
Rumänien: J. Măglasie,
Luxemburg: P. le Guen.

Präsident Williams: Die Resolution ist mit überwältigender Mehrheit angenommen worden, nachdem sich die Delegierten über deren Bedeutung vollkommen Rechenschaft gegeben haben. Der Kongreß kann daher die verlesene Erklärung nicht anerkennen. Auf ihren Inhalt selbst will ich nicht eingehen, sondern nur feststellen, daß die angenommene Resolution nichts anderes darstellt als eine Bekräftigung der bisherigen Beschlüsse. Auch die Behauptung, daß die in der Resolution eingenommene Haltung von der Haltung der Landeszentralen abweiche, ist nicht stichhaltig. Dies trifft beispielsweise ganz und gar nicht zu für England, wo die Landeszentrale genau denselben Standpunkt vertritt, der in der hier angenommenen Entschließung zum Ausdruck gebracht wird. Ganz entschieden muß ich Verwahrung dagegen einlegen, daß eine kleine Minderheit sich das Recht anmaßt, gegen eine mit erdrückender Mehrheit angenommene Entschließung zu protestieren und eine abgeschlossene Diskussion wieder zu eröffnen.

Le Guen (Französische Eisenbahner): Die uns vom Vorsitzenden zugeschriebene Absicht lag uns völlig fern. Unsere Erklärung ist kein Protest und wir wollten damit auch keine Wiedereröffnung der Debatte bezwecken. Es sollte lediglich zum Ausdruck gebracht werden, daß die Delegationen bedauern, daß über eine so wichtige Angelegenheit keine Einmütigkeit erreicht werden konnte.

Präsident Williams: Wir gehen nunmehr zu der Entgegennahme der Berichte aus den Sektionskonferenzen über.

(Der Bericht von der Seeleutekonferenz wird vom Sekretär *Edo Fimmen* erstattet. Da über den Verlauf dieser Konferenz sowie der anderen Sektionskonferenzen diesem Kongreßprotokoll besondere Berichte angefügt sind, werden hier nur die von den Sektionen dem Kongreß vorgelegten Resolutionen wiedergeben.)

Resolution der Seeleutekonferenz über den Achtstundentag.

Von der Erwägung ausgehend,

daß Artikel 13 des Versailler Friedensvertrages den achtstündigen Arbeitstag oder die 48stündige Arbeitswoche vorsieht,

daß die Seeleute ohne Ansehen ihrer Verwendungsart das gleiche Recht auf Verbesserung ihrer Lebenslage haben wie die Arbeiterklasse zu Lande,

daß die allgemeine Einführung des Achtstundentages oder 48-Stundenwoche an Bord der Schiffe der vertragsschließenden Länder eine Beeinträchtigung des Schiffahrtsgewerbes nicht zur Folge haben kann,

die vom 4. bis 11. August in Hamburg unter Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation versammelten Vertreter der Seeleute-Organisationen beschließen und verpflichten sich,

von ihren Regierungen die gesetzliche Einführung des Achtstundentages bzw. der 48-Stundenwoche zu verlangen und sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, daß die Vorbedingungen zu einer alsbaldigen internationalen Verwirklichung geschaffen werden.

Resolution der Sektionskonferenz der Hafendarbeiter.

Der Bericht der Hafendarbeitersektion wird von *Robert Williams* erstattet, der folgende Resolutionen vorlegt:

Beirat.

Der in Hamburg zusammengetretene Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation weist das Exekutivkomitee an, einen Beirat ins Leben zu rufen, der gemeinsam mit dem Büro alle Angelegenheiten der Hafendarbeiter behandeln und alle notwendigen Schritte zur Verbesserung der Löhne und Hebung der wirtschaftlichen Lage der Hafendarbeiter unternehmen soll. Die Kosten der von den verschiedenen Ländern zu stellenden Beiratsmitglieder sind von den betreffenden Landesorganisationen selbst zu bestreiten.

* * *

Programm.

1. Der gegenwärtige Kongreß ist für die Einführung eines Lebensstandard-Lohnes für die Hafendarbeiter, die allzulang unter den Übeln der Gelegenheitsarbeit gelitten haben. Die Löhne müssen in allen Ländern hinreichend sein, um den Lebensunterhalt einer ganzen Familie unter Berücksichtigung der Aufwendungen für die Erziehung der Kinder und für befriedigende Wohnungsverhältnisse zu sichern.

Um die Hafendarbeiter gegen ein Überangebot von Arbeitern aus andern Berufskategorien zu schützen, ist ein Registrations-Schema einzuführen. Den registrierten Hafendarbeitern ist bei Mangel an Beschäftigungsgelegenheit ein auskömmlicher Lohn zu garantieren.

2. Der Kongreß ist ferner dafür, daß die verschiedenen Regierungen alle Maßnahmen gegen Unfälle und Berufskrankheiten treffen, die mit der Behandlung gewisser Ladungen wie Häute, Blei, Teer usw. verbunden sind.

Wenn trotzdem Unfälle vorkommen sollten, so ist den davon betroffenen Arbeitern eine Vergütung in der Höhe ihrer Löhne zu gewähren, wobei die Hafendarbeiter gegen die Ausbeutung durch Privatversicherungsgesellschaften zu schützen sind.

Ebenso sind Maßnahmen zu treffen, um den Hafendarbeitern befriedigende sanitäre und hygienische Arbeitsverhältnisse auf allen Docks, Werften und in allen Häfen und deren Umgebung, wo Hafendarbeiter beschäftigt werden, erste Hilfe und ambulatorische Behandlung zu gewähren.

3. Weiter erklärt der Kongreß, daß Tragelasten, die von Hafendarbeitern und sonstigen Transportarbeitern zu behandeln sind, das Gewicht von 75 Kilo nicht überschreiten dürfen und appelliert dringend an die im Akkord und im Tagelohn beschäftigten Hafendarbeiter die Behandlung schwererer Tragelasten, die zu ernstesten körperlichen Beschädigungen führen können, abzulehnen.

Um die vorstehend aufgeführten Forderungen zu verwirklichen, weist der Kongreß das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und den in Resolution 1 genannten Beirat an, die aktive und unverzügliche Mitarbeit des Internationalen Arbeitsamtes zu verlangen und alles zur Erfüllung der Wünsche der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Hafendarbeiterorganisationen zu tun.

Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffen mit Ladearbeiten.

Der Kongreß erklärt die Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffen mit Ladearbeiten in den Häfen aus mehreren Gründen für unzulässig, fordert die angeschlossenen Hafendarbeiterorganisationen auf, danach zu streben, daß in den Tarifverträgen Bestimmungen getroffen werden, durch die sich die Unternehmer verpflichten, Seeleute zu Hafendarbeiten nicht zuzulassen,

nimmt mit Zustimmung Kenntnis von den Bestrebungen der Seeleutegruppen und -Organisationen, zu einer Beseitigung gesetzlicher und vertraglicher Bestimmungen zu gelangen, die die Seeleute zur Verrichtung von Hafendarbeiten zwingen,

und beschließt, den Seeleuten bei diesen Bestrebungen die volle Unterstützung zu gewähren.

Bericht und Resolution der Sektionskonferenz der Kraftfahrer.

Der Bericht der Sektionskonferenz der Kraftfahrer wird von *Ch. Lindley* erstattet, der folgende Resolution vorlegt:

Die Sonderkonferenz der Kraftfahrer ist einstimmig der Meinung, daß die Kraftfahrer in Zukunft sich mit zu einer wichtigen Gruppe in der Sektion Transportarbeiter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation entwickeln wird.

Der Wichtigkeit dieses jungen Berufes entsprechend, beantragt diese Konferenz, daß der Internationale Transportarbeiter-Föderation-Kongreß den Generalrat beauftragt, baldmöglichst beim Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für die Gruppe Kraftfahrer eine Unterabteilung einzurichten.

Des weiteren beantragt die Konferenz, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation im Mitteilungsblatt den besonders gearteten Interessen der Kraftfahrer dadurch Rechnung trägt, daß für Veröffentlichung und Besprechung der verschiedenen Landesgesetze über den Kraftverkehr genügend Raum zur Verfügung gestellt wird.

Zur Durchführung der unbedingt notwendigen Internationalisierung der Gesetze für den Automobilverkehr ist erforderlich, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation hierfür einheitliche Richtlinien für die ihr angeschlossenen Landesorganisationen aufstellt; diese müssen sich im wesentlichen auf folgende Punkte konzentrieren:

1. Staatliche bzw. kommunale Fahrschulen.
2. Festsetzung des Mindestalters der Kraftfahrer auf 21 Jahre.
3. Zwangsversicherung der Berufskraftfahrer gegen Schadenersatz durch Automobilhalter.
4. Einheitliche Ruhezeiten für Berufskraftfahrer, verankert in den Automobilgesetzen.
5. Sicherung des Arbeitsverhältnisses der Berufskraftfahrer während ihrer beruflichen Tätigkeit im Ausland.
6. a) Durchführung der Vorschriften über Aufstellung internationaler Warnungszeichen an gefährlichen Wegstellen des Durchgangsverkehrs in allen Ländern;
b) Verbesserung der Vorschriften über internationale Kennzeichen der Kraftfahrzeuge, sowie Signalinstrumente und Beleuchtung.

Zur Aufstellung der genauen Richtlinien dieser Forderungen, sowie zur Klärung aller weiteren Aufgaben, beantragen die Delegierten, daß der Generalrat baldmöglichst eine neue Spezialkonferenz für Kraftfahrer einberuft, an der Vertreter der Kraftfahrer aller der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Landesorganisationen teilnehmen sollen.

Auf dieser Konferenz soll auch die Frage der Einführung eines internationalen Berufsabzeichens und Ausweises für Kraftfahrer seitens der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einer eingehenden Prüfung unterzogen werden.

Bericht und Resolutionen der Sektionskonferenz der Eisenbahner.

H. Jochade erstattet den Bericht der Eisenbahner- und Straßenbahnerkonferenz und teilt mit, daß der Konferenz nicht genügend Zeit zur Verfügung stand, um die vielen Tagesordnungspunkte zu erledigen. Die Konferenz habe deshalb den Wunsch ausgesprochen, der Generalrat möge anfangs 1925 einen Eisenbahnerkongreß einberufen, der u. a. folgende Fragen behandeln soll:

1. Achtstundentag; 2. Koalitionsfreiheit; 3. Passive Resistenz; 4. Sicherheitsmaßnahmen; 5. Elektrifizierung; 6. Autotransport.

Ferner legte *Jochade* im Auftrage der Konferenz folgende Resolutionen vor:

Koalitionsrecht und -freiheit der Eisenbahner.

Der Internationale Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stellt fest, daß in verschiedenen Ländern die Eisenbahner nicht dieselben Koalitionsrechte und -freiheiten besitzen wie die Arbeiter anderer Berufe. Der Kongreß betrachtet es als Aufgabe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die Eisenbahnerorganisationen aller Länder in ihrem Kampfe um völlige Gleichberechtigung der Eisenbahner mit den Genossen der anderen Berufe aufs kräftigste zu unterstützen.

Förderung der Gewerkschaftsbewegung im Orient.

Im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Orient und die zunehmende Ausbreitung der Verkehrsunternehmungen erachtet es die Eisenbahnerkonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für notwendig, daß die europäischen Gewerkschaften den orientalischen Arbeitern nach Möglichkeit zur Hilfe kommen und ihre Solidarität mit den Arbeitern des Orients bekunden.

Die Konferenz ersucht den Generalrat, die Möglichkeit der Errichtung eines besonderen Sekretariats zur Ausbreitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation auf die Länder des Ostens und zur Stärkung der orientalischen Arbeiterbewegung und Förderung ihrer klassenbewußten Erziehung zu prüfen, und

legt den Gewerkschaften der großen europäischen Länder die Pflicht auf, den orientalischen Arbeitern, insbesondere in den Kolonien dieser Länder, Hilfe zu leisten.

Ferner beauftragt die Konferenz die Exekutive, die Kämpfe der orientalischen Arbeiter zwecks Verbesserung der Sozialgesetzgebung bzw. deren Einführung in Ländern, wo — wie beispielsweise in Palästina — eine solche noch nicht besteht, mit allen Mitteln zu unterstützen und die Anerkennung der freigewerkschaftlichen Eisenbahnerorganisationen zu fordern.

Verbreitung der I. T. F.-Veröffentlichungen.

Im Hinblick darauf, daß eine möglichst weite Verbreitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation-Veröffentlichungen, die in das Tätigkeitsfeld dieser Internationale sowie in die Arbeitsbedingungen in den

verschiedenen Ländern einen Einblick gewähren, zu einer Vertiefung des internationalen Gedankens bei den Mitgliedern der angeschlossenen Organisationen beitragen und die Position jeder Organisation in ihrem eigenen Lande bei Verhandlungen verstärken wird,

fordert die Eisenbahnerkonferenz die angeschlossenen Organisationen auf, sich für einen möglichst starken Vertrieb des Mitteilungsblattes und der Veröffentlichungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unter ihren Mitgliedern einzusetzen.

Nachrichtendienst.

Die Eisenbahnerkonferenz erachtet einen gut organisierten internationalen Nachrichtendienst, besonders für die Eisenbahner, von großer Bedeutung.

Sie spricht dem Sekretariat für das in dieser Richtung Geleistete ihre Anerkennung aus und macht es sämtlichen bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen zur Pflicht, zum Zwecke der Erweiterung dieses Nachrichtendienstes das Sekretariat mit allen Mitteln zu unterstützen. Insbesondere ersucht sie die Verbände dringend, alle Anfragen um Auskunft schnellmöglichst zu beantworten und, soweit dies noch nicht geschehen sein sollte, ein geeignetes Mitglied des Hauptvorstandes mit der Aufgabe zu betrauen, die Korrespondenz mit der Internationale zu führen und ihr regelmäßig Berichte zur Veröffentlichung im Mitteilungsblatt oder Pressebericht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu erstatten.

Bericht und Resolutionen der Sektionskonferenz der Binnenschiffer.

Der Bericht der Sektionskonferenz der Binnenschiffer wird von *H. Rudolph* erstattet. Folgende Resolutionen werden erläutert und vorgelegt:

Resolution betr. die Beschlüsse der Internationalen Arbeitskonferenzen.

Der 4. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erklärt bezüglich der Binnenschiffer, gestützt auf die Beschlüsse der Konferenzen von Washington und Genua:

Die Beschlüsse dieser Konferenzen, soweit sie die Binnenschifffahrt betreffen, sind von den Regierungen der einzelnen Länder noch nicht durchgeführt. Deshalb fordert der 4. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation das Internationale Arbeitsamt auf, die beteiligten Regierungen zu veranlassen, diese Beschlüsse durchzuführen.

Ferner fordert der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom Internationalen Arbeitsamt die baldige Einberufung einer besonderen internationalen Konferenz für Binnenschifffahrt. Hierzu erscheint es erforderlich festzustellen, welche Arbeits- und Lohnverhältnisse, sowie weiter welche sozialen Gesetzesbestimmungen (Kranken-, Invaliden- Alters- und Unfallversicherung, Arbeiterschutz, hygienische Bestimmungen) für die Binnenschifffahrt bestehen.

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fordert das Internationale Arbeitsamt auf, diese Feststellungen in den einzelnen Ländern vorzunehmen und sie dem einzuberufenden Kongreß für Binnenschifffahrt zu überreichen.

In Anbetracht dessen, daß in den einzelnen Ländern Gesetzentwürfe über Regelung der Binnenschifferverhältnisse in Vorbereitung sind, fordert der Kongreß das Internationale Arbeitsamt auf, seinen Einfluß bei den Länderregierungen dahin geltend zu machen, daß in den Gesetzen Bestimmungen vermieden werden, die im Widerspruch zu den Beschlüssen von Washington und Genua stehen.

Resolution betr. Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt.

Der 4. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ersucht die Exekutive des Generalrats der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die maßgebenden Organisationen aufzufordern, alsbald eine genaue Zusammenstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt auszuarbeiten und der Exekutive zu übersenden.

Insbesondere sollen in diesen Zusammenstellungen enthalten sein: Angaben über

- Arbeitszeit beim Laden und Löschen,
- Nachtruhe,
- Sonntagsruhe,
- Bemannungsregelung,
- Arbeiten in der Ladung,
- Sozialgesetzgebung und Arbeiterschutzbestimmungen.

Der Kongreß hält es als Aufgabe der angeschlossenen Organisationen, für die einzelnen Strombezirke Konferenzen einzuberufen, auf welchen diese Zusammenstellungen zur Kenntnis gebracht und entsprechende Beschlüsse gefaßt werden, um möglichst gleichartige Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt auf den einzelnen Stromläufen herbeizuführen und soweit die soziale Arbeiterschutzgesetzgebung in Frage kommt, die Landesorganisationen in ihren Bestrebungen zu unterstützen, und die Gesetzgebung im Interesse der Binnenschifffahrt zu beeinflussen.

Der Kongreß empfiehlt den angeschlossenen Organisationen, die auf den betreffenden Stromläufen stärkste Organisation zu beauftragen, jeweils die Verständigung der Organisationen untereinander herbeizuführen und auch die Einberufung der Konferenzen zu übernehmen.

Alle dem Kongreß von den Sektionskonferenzen vorgelegten Entschliebungen werden einmütig angenommen.

Zu dem Bericht der Eisenbahnerkonferenz erklärt

Nase (Deutscher Transportarbeiterverband der Tschechoslowakei): Die Eisenbahner- und Straßenbahnerfragen wurden bisher zusammen behandelt. Mit den Straßenbahnern verfuhr man dabei recht stiefmütterlich. Es ist daher notwendig, daß auf dem nächsten Kongreß auch eine besondere Konferenz für die Straßenbahner vorgesehen wird. Die Straßenbahner haben wichtige Fragen zu prüfen.

Ich nenne als Beispiel nur die Verwendung von Einmannwagen, die eine internationale Bedeutung gewinnt. Im nächsten Monat treten die Straßenbahnunternehmer aller Länder zusammen, um zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Der Versuch der Unternehmer, überall zur Verwendung des Einmannwagens überzugehen, ist ganz offenbar, und zwar ist es gleichgültig, ob es sich hierbei um Kommunal- oder Privatbetriebe handelt. Die Straßenbahnerorganisationen dringen daher darauf, Material zu dieser Frage zu erhalten, um den Bestrebungen der Unternehmer einmütig entgegenzutreten zu können.

Präsident Williams: Es besteht keine Veranlassung, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vorzuwerfen, daß sie die Straßenbahnerfragen vernachlässige. Ich mache zum Beweise nur auf die Publikationen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation aufmerksam, in denen die Fragen der Straßenbahner volle Berücksichtigung und Beachtung finden. Gerade der Frage der Verwendung der Einmannwagen wird vom Sekretariat großes Interesse entgegengebracht, wie ein Blick in die letzte Nummer des Mitteilungsblattes zeigt. Dem Verlangen der Straßenbahner, besondere Sektionskonferenzen abzuhalten, steht nichts entgegen.

Fortsetzung der Wahl des Generalrats.

Döring (Deutscher Verkehrsbund): Wir haben den Tschechen den Vorschlag gemacht, zugunsten der Polen auf das Mandat im Generalrat zu verzichten. Das haben die Tschechen abgelehnt. Dagegen erklärten sie sich bereit, den Polen einen Ersatzmann im Generalrat zuzugestehen und die Hälfte der Kosten zu übernehmen. Das haben die Polen abgelehnt. Es konnte also keine Einigung erzielt werden, und da der Kongreß darüber nicht entscheiden kann, bleibt die Ausübung des Mandats offen, bis eine Verständigung erfolgt oder der nächste Kongreß eine Änderung in der Zusammensetzung der Ländergruppen beschließt.

Präsident Williams: Die höchste Instanz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist der Kongreß. Dieser wählt den Generalrat. Wir können es daher den einzelnen Ländern nicht überlassen, ob sie von ihrem Wahlrecht Gebrauch machen wollen oder nicht. Wir müssen danach trachten, einen vollständigen Generalrat zu haben. Ich beantrage daher, daß der Kongreß über die beiden vorliegenden Vorschläge abstimmt.

E. Grünzner (Verband der Eisenbahner in der Tschechoslowakei): Nachdem der Kongreß über die Frage der Besetzung des Mandats zu entscheiden hat, bin ich zur Erklärung beauftragt, daß die Verbände der Eisenbahner und der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter im Bereiche der Tschechoslowakei nichts mit dem Konflikt zu tun haben. Grundsätzlich sind wir dafür, daß die Länder abwechseln. Die Vertreter der beiden Verbände werden sich der Stimme enthalten.

Bei der Abstimmung wird mit Mehrheit W. Brodečky als Mitglied des Generalrats für Polen und Tschechoslowakei gewählt.

Die Stimmenverteilung ist wie folgt:

für Brodečky: 862 238 Stimmen,

für Maxamin: 630 540 Stimmen.

Drei Organisationen haben sich der Stimme enthalten. Vertreter anderer Organisationen sind bereits abgereist, ohne ihre Mandate zu hinterlassen.

Wahl der Sekretäre.

Präsident Williams: Die Exekutive schlägt vor, *Fimmen* als Generalsekretär und *Nathans* als zweiten Sekretär zu wählen. Bekanntlich war *Fimmen* bisher für dieses Amt nicht besoldet, da er bei früheren Wahlen noch Sekretär des Internationalen Gewerkschaftsbundes war. Inzwischen hat *Fimmen* das Sekretäramt beim Internationalen Gewerkschaftsbund niedergelegt. Zur selben Zeit oder kurz nachher tagte die Seeleutekonferenz, die einen Sekretär zu ernennen hatte. Ursprünglich war ich hierfür vorgeschlagen, doch bin ich von der Kandidatur zurückgetreten, da meiner Ansicht nach *Fimmen* besser geeignet ist, als Sekretär aufzutreten. Der Zustand ist heute also so, daß *Fimmen* besoldeter Sekretär der Seeleutesektion und ehrenamtlicher Generalsekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist. Das ist auf die Dauer unhaltbar, und der Kongreß muß nun eine Entscheidung treffen. Im Namen des Exekutivkomitees habe ich vorzuschlagen, *Fimmen* als besoldeten Generalsekretär und *Nathans* als zweiten Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu wählen. *Nathans* hätte zugleich die Funktionen des Sekretärs der Eisenbahnersektion wahrzunehmen. Was die auf dem Kongreß an *Fimmen* geübte Kritik angeht, bemerke ich, daß man niemand hindern kann, seine Meinung zu äußern. Wir müssen aber erwarten, daß ein besoldeter Sekretär reibungslos mit dem Exekutivkomitee und dem Generalrat arbeitet. Ich will hierüber weiter nicht sprechen, kann aber erklären, daß der Generalrat schon demnächst zusammentreten und diese Angelegenheit behandeln wird. Der Internationalen Transportarbeiter-Föderation steht eine große Arbeit bevor. Wir müssen erwarten, daß die Mitglieder ihre volle Kraft zur Erreichung unserer Ziele und Erfüllung unserer Aufgaben einsetzen.

Scheffel (Deutscher Eisenbahnerverband) : Im Namen der Delegierten des Deutschen Verkehrsbundes und des Deutschen Eisenbahnerverbandes habe ich eine Erklärung abzugeben, die ich auf Grund der Darlegungen des Präsidenten *Williams* kurz fassen kann. Wir hatten Kritik zu üben an der Haltung *Fimmens*. Diese Kritik ist sachlichen Erwägungen entsprungen. Gegen *Fimmens* Persönlichkeit haben wir nichts einzuwenden. Wir schätzen seine Eigenschaften, aber wir wollen, daß er als Sekretär der Internationalen

Transportarbeiter-Föderation seine Tätigkeit ausübt im vollen Einvernehmen mit dem Exekutivkomitee. Wir wollen daher, daß auf einem ganz bestimmten Gebiet seinem ungezähmten Tatendrang Schranken gezogen werden. Dieser Drang will sicher immer das Gute, schafft aber leider oft Böses. Auf die glänzenden Eigenschaften Fimmens will ich so wenig eingehen wie auf seine Schwächen, sondern nur erklären: auch die deutschen Delegationen schlagen den Kollegen Fimmen neben dem Kollegen Nathans vor, und wir bitten den Kongreß, für die beiden Kameraden zu stimmen. Vorgänge, wie sie sich in Berlin abgespielt haben, dürfen keine Wiederholung finden. In grundsätzlichen Fragen muß immer eine Verständigung zwischen Sekretären und der Exekutive erfolgen. Dann nur kann die Internationale Transportarbeiter-Föderation ihre Aufgaben erfüllen.

Chachuat (Französische Seeleute-Föderation): Die deutsche Delegation hat durch ihre Erklärung eine mir von der französischen Seeleuteföderation und der französischen Delegation der Eisenbahner übertragene Aufgabe wesentlich erleichtert. Auch die französischen Delegierten haben es für notwendig erachtet, zur Wahl der Sekretäre und speziell zur Wahl Fimmens eine Erklärung abzugeben. Diese Erklärung deckt sich in allem mit den Auffassungen, die die deutsche Delegation hier dargelegt hat. Ich kann mich also darauf beschränken, diese Übereinstimmung ausdrücklich festzustellen und hätte der deutschen Erklärung nur noch den Wunsch der französischen Delegation anzufügen, daß Fimmen uns eine Erklärung abgibt. Ich hoffe, daß Fimmen diesem Wunsche entsprechen wird und daß der Kongreß auf Grund seiner Erklärung Fimmen einmütig zum Generalsekretär wählt. Dies im Interesse nicht nur der Seeleute-sektion, sondern auch der ganzen Arbeiterklasse im allgemeinen und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im besonderen.

Molmaker (Holländische Eisen- und Straßenbahner): Ich bekenne mein Einverständnis mit den Erklärungen, die Williams und Scheffel abgegeben haben. Ich habe mich aber nicht deswegen zu Wort gemeldet, sondern wollte auf einen im Exekutivkomitee bereits behandelten Vorschlag zurückkommen, der dahin ging, daß Nathans als gleichberechtigter Sekretär gewählt wird. Ich bringe diesen Vorschlag hiermit vor den Kongreß.

Fimmen (Sekretär): Es ist ganz klar, daß heute die Wahl des Generalsekretärs nicht vor sich gehen kann und nicht vor sich gehen darf, ohne daß der Betreffende, der bis jetzt die Geschäfte geführt hat und deswegen der Kritik unterzogen war, auch einige Worte spricht. Es sind hier Worte gesprochen, die sich mit meiner Person befassen. Worte, worin man dem Gefühl Ausdruck gegeben hat, daß man mich als Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation behalten möchte, während aber andererseits auch gesagt

worden ist, daß ich mich dann gewissen Beschränkungen zu unterwerfen habe. Im Laufe der letzten zwei Jahre habe ich auf Grund der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung, wie ich sie sah, eine andere Taktik befolgt als bisher die große Majorität der Gewerkschaften für richtig gehalten hat und noch für richtig hält. Ich glaube, das ist ein Recht, von dem ich nicht Abstand nehmen kann und nicht Abstand nehmen will. Ich bin in den letzten Jahren an die Spitze der internationalen Bewegung gerückt. Ich habe für die Internationale gearbeitet und wie ich glaube, auch etwas zur Entwicklung der internationalen Bewegung beitragen können auf Grund gewisser Gaben. Diese Gaben sind ein Teil meiner Persönlichkeit. Aber auch das, was man beanstandet, und vielleicht mit Recht beanstandet, ist mit meiner Persönlichkeit verbunden. Ein Genosse sagte, ich sei ein Sturmvogel. Das ist vielleicht zu poetisch. Jedenfalls aber bin ich keine Beamtenseele, und es fällt mir darum schwer, meine Meinung immer mit dem mir übertragenen Amt in Einklang zu bringen. Ich gebe auch zu, daß ich in den letzten zwei Jahren hie und da über die Stränge geschlagen habe und kann in dieser Hinsicht nur sagen, daß ich in Zukunft alles tun werde, um die richtige Grenzlinie zwischen meiner Person und meinem Amt zu finden. Ich kann nur versprechen, daß ich mich bemühen werde, diese Linie scharf einzuhalten. Ich kenne mich aber selbst und weiß, daß ich es vielleicht nicht immer vermag. Ihr kennt meine Auffassungen. Sie sind mir gerade so teuer wie die irgend eines andern. Soll ich meine Aufgabe richtig ausfüllen können, soll ich sein, der ich bin und was Ihr verlangt, einer, der Initiative hat und der etwas schaffen soll, dann dürfen mir die Flügel nicht gestutzt werden. Natürlich habe ich mich, wenn ein Mehrheitsbeschluß gefaßt wird, dem zu fügen. Das ist in der letzten Zeit vielleicht nicht immer geschehen. Ich sage aber noch einmal: Ich werde mein Bestes tun und mich in dieser Hinsicht fügen. Aber ich muß die Freiheit haben, meine Meinung vertreten und aussprechen zu dürfen, auch wenn man sie für kommunistisch oder bolschewistisch hält. Meine Meinungen und Handlungen haben ein Mißtrauen gegen mich geschaffen. Man fragt nach meinen Absichten und unterstellt mir gar, daß ich unsere Organisation den Moskauern in die Hände spielen wolle. Wenn man das befürchtet, dann ist es besser, mich nicht zu wählen. Ich muß das Vertrauen der Organisationen besitzen.

Mein Standpunkt ist dieser: organisatorisch halte ich unsere internationale Organisation für die einzig richtige. Ich habe viel daran zu kritisieren. Ich bin der Auffassung, daß man mehr nach links marschieren müsse, und deshalb meine ich, daß die Kritik von uns nicht angeschlossenen Organisationen in vieler Hinsicht berechtigt ist. Aber nach wie vor stehe ich auf dem Standpunkt, daß, will unsere Organisation ihre Aufgabe erfüllen können, wir zur Einheit kommen müssen. Im Interesse der Arbeiter! Und dafür kämpfe ich, und dazu

muß ich die Freiheit haben, wenn Ihr mich als Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wiederwählen wollt. Ich wünsche dies; aber dann muß ich auch das nötige Vertrauen Eurerseits haben. Erlaubt mir hierbei das folgende zu sagen. Ich tue das nicht, weil ich glaube, daß erst eine Erlaubnis notwendig ist, sondern um von vornherein Klarheit zu schaffen: Ich habe schon lange das Bedürfnis, mich in Rußland zu erkundigen. Ich will dies persönlich und auf eigene Kosten während meiner Ferien tun, wozu ich ein Recht habe. Denn man wird mir nicht bestreiten wollen, daß ich meine Ferien verbringen kann, wo ich will. Ich kann sie also auch in Rußland verbringen. Wenn ich trotzdem den Kongreß von dieser Absicht unterrichte, so nur, um Mißdeutungen zuvorkommen.

Ich stehe zu unserer Organisation, weil ich sie für die einzige wahre Organisation halte. Auf der andern Seite ist eine Tendenz, aber keine Organisation. Was ich will, ist, daß etwas von dieser Tendenz in unsere Organisation komme. Nochmals: ich unterwerfe mich den Beschlüssen des Exekutivkomitees. Darüber hinaus ersuche ich Euch: laßt mich ein voller Mann bleiben und macht mich nicht zum Eunuchen.

Ich hoffe, daß niemand aus persönlichen Gründen eine Stimme für mich abgibt und sich nicht leiten läßt von persönlichen Sympathien. Wenn man mich wählt, muß dies geschehen, weil Ihr glaubt, daß ich der Mann bin, der Euer Vertrauen verdient und der die Kraft und die Gabe hat, die Internationale Transportarbeiter-Föderation zu führen.

Präsident Williams: Die skandinavische Delegation hat mich beauftragt, dem Kongreß mitzuteilen, daß sie mit der Erklärung Scheffels einverstanden ist. Wir gehen nunmehr zur Wahl der Sekretäre über.

Die Abstimmung ergibt die einmütige Wahl Edo Fimmens als Generalsekretär und N. Nathans als zweiten Sekretär.

Wahl des Exekutivkomitees.

Es ist vorgeschlagen, das alte Exekutivkomitee wiederzuwählen mit der einzigen Änderung, daß an Stelle des Kollegen *Tomschik* der Kollege *Forstner* tritt. (*Angenommen.*)

Wahl des nächsten Kongreßortes.

Bidegaray (Französische Eisenbahner): Die französische Delegation schlägt vor, den nächsten Kongreß in Frankreich stattfinden zu lassen. Über den Ort selbst wäre noch näher zu beschließen. Wahrscheinlich käme *Paris* in Frage. (*Angenommen.*)

Schluß des Kongresses.

Präsident Williams: Damit sind wir am Schluß unserer Tagung angelangt. Ich spreche wohl im Namen des Kongresses, wenn ich

in erster Linie den deutschen Genossen für die ausgezeichnete Vorbereitung dieses Kongresses sowie für die uns erwiesene Gastfreundschaft danke. Ich danke auch der Verwaltung des Volkshauses, die uns ihr schönes Gebäude zur Verfügung gestellt hat. Wenn es im Verlauf unserer Verhandlungen auch nicht an bewegten Momenten gefehlt hat, so kann doch ohne Überhebung festgestellt werden, daß die Verhandlungen sich immer durch Sachlichkeit auszeichneten und daß wir einen erfolgreichen Kongreß zu verzeichnen haben. Der Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist eine Menge neuer Arbeit übertragen worden und es gilt diese nun sofort in Angriff zu nehmen. Zu diesem Zweck wird das Exekutivkomitee baldmöglichst zusammentreten, um mit der Ausführung des Beschlusses zu beginnen. Ich denke, daß die hier geleistete Arbeit von großer Bedeutung für die Transportarbeiterschaft sein wird. Zum Schluß möchte ich den Delegierten noch danken für die Art und Weise, wie sie die Leitung des Kongresses unterstützt haben. Es ist üblich, daß der Kongreß vor dem Auseinandergehen auch dem Präsidenten den Dank ausspricht. Ich betrachte diesen Dank von vornherein als erfolgt.

F. W. Franzén (Schwedische Eisenbahner) : Der Kongreß hat viele Fragen behandelt. Darunter auch solche, die mit dem Transportgewerbe nicht in direktem Zusammenhang stehen. Ich erinnere hier nur an die Resolution über die Vereinigten Staaten Europas. Leider ist es aber noch immer so, daß ein großer Teil der Delegierten an den Verhandlungen nicht direkt teilnehmen kann, da nicht alle die Kongreßsprachen verstehen. Die Übersetzungen selbst nehmen den internationalen Kongressen immer einen großen Teil der Tagungszeit weg und können natürlich niemals die Rede in der ursprünglichen Form wiedergeben. Es wäre daher wichtig, daß gerade die Arbeiterschaft sich mehr als bisher für die Einführung der Esperantosprache einsetzt und darum möchte ich, daß der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nicht auseinandergeht, ohne sich noch ausdrücklich für die Einführung der Esperantosprache ausgesprochen zu haben.

Dem Antrag wird einmütig entsprochen.

Moltmaker (Holländische Eisenbahner) : Da bisher die Esperantosprache auf Kongressen noch nicht benutzt werden konnte und wir auf Übersetzungen angewiesen sind, möchte ich unseren Dolmetschern für die von ihnen geleistete Arbeit noch herzlichen Dank aussprechen.

Präsident Williams : Der Kongreß ist geschlossen.

Die Delegierten erheben sich und singen die Internationale.

**BERICHTE ÜBER
DIE SPEZIALKONFERENZEN**

*

Internationale Konferenz der Eisenbahner

am 9. August 1924 in Hamburg.

Vorsitzender: *Bidegaray*, Frankreich.

Protokollführer: *Jochade*, Deutschland.

Zur Verhandlung stehen die Anträge 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 19 der Vorlage über die eingebrachten Anträge zum Internationalen Kongreß der I. T. F., welche vom Sekretariat in 5 Sprachen (französisch, englisch, deutsch, spanisch und schwedisch) vorgelegt wurden.

Bevor in die Verhandlung der bezeichneten Anträge eingetreten wird, schlägt *Moltmaker*-Holland vor, nach 8 bis 10 Monaten eine Konferenz für die Berufsgruppe der Eisenbahner stattfinden zu lassen, die sich mit den wichtigen Anträgen beschäftigen soll, welche in dieser Konferenz wegen der Kürze der Zeit nicht gründlich genug erörtert werden können. Ganz besonders treffe dies auf die Anträge 18 und 19 zu. Er beantragt deshalb eine solche Konferenz und bittet um Überweisung des Antrags an den Generalrat zur weiteren Erledigung.

Bromley (England) ist mit diesem Vorschlage nicht einverstanden. Wir müssen die Arbeiten, die uns durch die Tagesordnung vorgeschrieben sind, auch zu erledigen versuchen. Ich bin deshalb der Meinung, daß wir die Resolutionen, die vorliegen, auch erledigen, sodaß sich eine weitere Konferenz erübrigt.

Der Vorsitzende schlägt vor, zunächst einmal in die Diskussion einzutreten, damit die Anträge, die gut erledigt werden können, ihre Erledigung in dieser Konferenz finden. Hernach könne man ja sehen, ob es notwendig sei, eine weitere Konferenz abzuhalten.

Walkden (England) bittet die Delegierten, darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Anträge, die keinen Anlaß zu langer Diskussion geben, möglichst kurz behandelt werden.

Brodečky (Tschechoslowakei) gibt der Meinung Ausdruck, daß die wichtigeren Fragen, die augenblicklich akut sind und allgemein interessieren, wie die Frage der Entstaatlichung, die der Personalausschüsse, des Mitbestimmungsrechts, der Verwaltungsreform usw. auf einer besonderen Konferenz behandelt werden müssen, dagegen die übrigen Anträge zu erledigen sind.

Damit erklärt sich die Konferenz einverstanden.

Der Vorsitzende stellt nun zuerst einen Antrag der Eisenbahnerorganisation in Palästina zur Diskussion, der wie folgt lautet:

„Im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Orient und die zunehmende Ausbreitung einiger Verkehrsunternehmungen erachtet es die Eisenbahnerkonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für notwendig, daß die europäischen Gewerkschaften den orientalischen Transport- und Verkehrsarbeitern nach Möglichkeit zu Hilfe kommen und ihre Solidarität mit den Berufskollegen des Orients bekunden.

Die Konferenz beschließt deshalb, den Generalrat zu beauftragen, über die Verhältnisse der Verkehrs- und Transportarbeiter in den Ländern des Ostens besondere Erhebungen zu veranstalten und die Möglichkeit in Erwägung zu ziehen, ob nicht eine besondere Stelle geschaffen werden kann, von der aus alle notwendigen Schritte zur Ausbreitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation auf die Länder des Ostens und zur Stärkung der Bewegung der orientalischen Transport- und Verkehrsarbeiter und Förderung ihrer klassenbewußten Erziehung geschehen können. Das Resultat der Erhebungen ist nach Möglichkeit der nächsten Konferenz vorzulegen.

Die Konferenz legt den Gewerkschaften der großen europäischen Länder die Pflicht auf, den orientalischen Transport- und Verkehrsarbeitern, insbesondere in den Kolonien dieser Länder, Hilfe zu leisten und beauftragt die Exekutive, die Kämpfe der orientalischen Transport- und Verkehrsarbeiter zwecks Verbesserung der Sozialgesetzgebung bzw. deren Einführung in Ländern, wo eine solche — wie beispielsweise in Palästina — noch nicht besteht, mit allen Mitteln zu unterstützen und die Anerkennung der freigewerkschaftlichen Eisenbahnerorganisationen zu fördern.“

Zu diesem Antrag nimmt *Goldin*, der Vertreter von Palästina, das Wort und führt aus, daß in ihrem Lande etwa 3—4000 Eisenbahner beschäftigt sind. Die Verhältnisse im Osten sind nicht mit denen in den westlichen Ländern zu vergleichen. Außer den Schwierigkeiten, die jede neue Idee in solch rückständigen Ländern zu überwinden hat, kommen noch die verschiedenen Rassengegensätze hinzu. Die Direktion habe sich zunächst bereit erklärt, ihm persönlich einen Urlaub ohne Bezahlung zu geben, und so habe er erst die Möglichkeit erhalten, die lange Reise zu unternehmen, die von Palästina nach Hamburg ungefähr zwölf Tage dauert, um

mit den Berufskollegen in anderen Ländern in Verbindung zu treten. Die Durchführung des Antrages, der von ihnen gestellt und hier verlesen worden ist, sei eine Lebensfrage für sie. Ihr Wunsch sei, die Eisenbahner im Osten zu organisieren, nicht nur in ihrem Lande, sondern auch die in Ägypten, Arabien und Syrien, wo es auch noch Tausende von Eisenbahnern gibt, die der Organisation und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zugeführt werden müssen. Eine Sozialgesetzgebung kenne man im Osten nicht. Bei Krankheit usw. würde keine Unterstützung gewährt. Da nun der Teil des Ostens, für den er spreche, fast ganz unter dem Protektorat Englands stehe, so appelliere er ganz besonders an die Hilfe der englischen Eisenbahner, damit diese einen Druck auf ihre Regierung ausüben. Dann werde man auch in den östlichen Ländern bald bessere Verhältnisse bekommen.

Marchbank (England) ist im allgemeinen mit dem einverstanden, was von Goldin vorgebracht worden ist und tritt auch dafür ein, daß Erhebungen darüber angestellt werden sollen, ob es nicht möglich sei, ein Sekretariat im Osten zu errichten. Er ist für weitestgehende Hilfe.

Cramp (England) sagt die Unterstützung der englischen Organisationen für die Eisenbahner in Palästina zu in dem Sinne, daß sie ihren Einfluß im Parlament und bei der Regierung zur Geltung bringen wollen. Im übrigen stimmt er *Marchbank* zu. Er warnt aber davor, in der finanziellen Unterstützung zu weit zu gehen, denn es sei zu berücksichtigen, daß die verschiedenen Sprachen auch verschiedene Drucksachen erfordern, deren Herstellung immerhin kostspielig sei.

Die Resolution wird daraufhin angenommen und dem Generalrat zur weiteren Behandlung überwiesen.

Hierauf folgt der Antrag der *jugoslawischen Eisenbahner* (Antrag 11, Koalitionsrecht und -Freiheit der Eisenbahner), der folgenden Wortlaut hat:

„Der Internationale Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stellt fest, daß in verschiedenen Ländern die Eisenbahner nicht dieselben Koalitionsrechte und -Freiheiten besitzen wie die Arbeiter anderer Berufe. Der Kongreß betrachtet es als Aufgabe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die Eisenbahnerorganisationen aller Länder in ihrem Kampfe um völlige Gleichberechtigung der Eisenbahner mit den Genossen der anderen Berufe aufs kräftigste zu unterstützen.“

Dieser Antrag wird ohne Diskussion dem Generalrat zur weiteren Durchführung überwiesen.

Der Antrag des *Schweizerischen Eisenbahnverbandes* (Antrag 12, passive Resistenz) wünscht, daß der Kongreß sich über die Anwendung der passiven Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner aussprechen möge. Hierzu nimmt

Bratschi (Schweiz) das Wort und erklärt, daß sie nur deshalb diesen Antrag eingebracht haben, um sich von den Kameraden der anderen Länder, die schon die passive Resistenz als Kampfmittel benutzt hätten, unterrichten zu lassen. Es sei ja bekannt, daß in der Schweiz alle großen Eisenbahnen Eigentum des Staates seien. Die Verhandlungen fänden deshalb nur mit der Regierung statt. Diese sei in den letzten Jahren ziemlich reaktionär geworden. Ihre Maßnahmen richteten sich besonders gegen die Verbände, ganz besonders gegen den Eisenbahnverband, weil das Eisenbahnpersonal der Schweiz darin mit mehr als 90% organisiert sei. Im Jahre 1922 habe das Schweizer Volk ein Gesetz gegen das Personal abgelehnt. Neuerdings habe die Regierung wiederum einen Vorstoß gemacht, und zwar mit der Einbringung eines „Bundesgesetzes über das Dienstverhältnis des Bundespersonals“. In dem Artikel 13 dieses Gesetzes ist angeführt, daß darunter auch Vereine fallen, die den Streik von Beamten (unter diese fallen auch alle Arbeiter) vorsehen. Im Artikel 22 heißt es: „1. Der Beamte darf weder in Streik treten noch andere Beamte dazu veranlassen; 2. Vereine und Genossenschaften dürfen einen Beamten wegen Nichtteilnahme an einem Streik weder der Mitgliedschaft verlustig erklären, noch ihm einen wirtschaftlichen Nachteil zufügen; 3. Diesen Verboten zuwiderlaufende Abreden, Statutenbestimmungen oder Anordnungen von Vereinen und Genossenschaften sind nichtig.“ Dadurch wird der Streik natürlich sehr erschwert und wenn das Gesetz angenommen werden sollte, so seien sie nicht einmal in der Lage, etwaige Streikbrecher aus ihrem Verbände auszuschließen. Es sei deshalb notwendig, nach anderen Kampfmitteln Umschau zu halten, deren es ja verschiedene gebe. Vor allen Dingen sei die Frage der passiven Resistenz zu prüfen und festzustellen, welche Auffassungen über ihre Durchführung bei den Kollegen in den verschiedenen Ländern bestehen. Natürlich könne eine ausgiebige Behandlung der Frage in dieser Konferenz nicht vorgenommen werden, aber notwendig sei es, eine Umfrage zu veranstalten und Material zu sammeln darüber, ob und wo, in welchem Umfange und mit welchem Erfolge die passive Resistenz durchgeführt worden sei. Auf einer späteren Konferenz könnte über dieses Thema dann ausführlicher gesprochen werden.

Maxamin (Polen) schildert den Verlauf ihres Streiks. Drei- bis vierhundert Eisenbahner seien entlassen worden. Den letzten Streik haben sie gewonnen, aber die Regierung, die alle Forderungen zugestanden, habe sie nicht gehalten, sondern etwa 600 Eisenbahner gemäßregelt. In der Form wie bisher könnten sie keinen Kampf mehr führen, sondern sind der Meinung wie die schweizerischen Kollegen, daß als einzigstes Kampfmittel nur die passive Resistenz in Frage kommen kann. Es müßten Instruktionen ausgearbeitet

worden, die dann den Ländern zuzustellen seien, welche diese Kampfform in Anwendung bringen wollen.

Nathans (Sekretär der Eisenbahnersektion der I. T. F.) hält die passive Resistenz für eines der wichtigsten Kampfmittel der Eisenbahner. Es sind hierbei jedoch verschiedene Schwierigkeiten zu überwinden. Unter anderem kommt die Technik in der Durchführung in Frage, ob z. B. die passive Resistenz allein im Güterverkehr, Personenverkehr, oder im Güter- und Personenverkehr ausgeübt werden soll und ob einzelne Kategorien sich daran beteiligen sollen oder das ganze Personal. Deshalb sei es notwendig, eine Umfrage zu veranstalten, damit wir Material erhalten, welches einer späteren Konferenz als Unterlage für eine ausführliche Behandlung der ganzen Materie dienen kann. Er habe bereits viel Material gesammelt, aber es sei doch noch unvollständig, weshalb es durch Versendung und Beantwortung von Fragebogen ergänzt werden müsse. Es sei deshalb nicht notwendig, die Diskussion weiter fortzusetzen, sondern man solle diese auf eine spätere Konferenz verschieben.

Damit ist die Konferenz einverstanden und man geht zu den Anträgen Nr. 13 und 14 über, lautend: *Nr. 13, Bremshütten für Güterwagen.* Die Internationale Transportarbeiter-Föderation setzt sich ein für die Ausrüstung der für den internationalen Durchgangsverkehr zugelassenen Güterwagen mit Bremshütten. *Der Antrag 14* fordert die Ausrüstung der Personenwagen für den internationalen Durchgangsverkehr mit elektrischer Heizung.

Beide Anträge sind vom Schweizerischen Eisenbahnerverband gestellt, und ihr Vertreter *Bratschi*, der die beiden Anträge begründet, erklärt, daß man sich mit der Durchführung der beiden Anträge ohne weiteres einverstanden erklären könne. In der Schweiz habe man mit großen Temperaturunterschieden zu rechnen und deshalb viele Erkrankungsfälle zu verzeichnen, sodaß mit allem Ernst darauf hingewirkt werden müßte, daß in den internationalen Durchgangszügen nur Güterwagen eingestellt werden dürfen, die geschlossene Bremshütten besitzen. Ebenso berechtigt sei ihre Forderung auf Ausrüstung der Personenwagen für den internationalen Durchgangsverkehr mit elektrischer Heizung. Jetzt werde immer ein Heizwagen mitgeführt, der von einem Heizerhilfsmann mit bedient werden müsse, wodurch, wie festgestellt worden sei, das schreckliche Eisenbahnunglück in Bellinzona herbeigeführt wurde. Die Elektrifikation im Eisenbahnbetrieb macht immer größere Fortschritte, und deshalb forderten sie, daß alle Personenwagen, die im internationalen Durchgangsverkehr Verwendung finden, mit elektrischer Heizung ausgerüstet werden.

Nathans schlägt vor, auch über diese Frage eine Untersuchung in den verschiedenen Ländern vorzunehmen und das Ergebnis der nächsten Eisenbahnerkonferenz zu unterbreiten.

Der *Antrag 15* behandelt die *Einführung der automatischen Kuppelung* und fordert, daß der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sich weiterhin kräftig für die Einführung der automatischen Kuppelung einsetzen möge. Dieser Antrag ist vom französischen und schweizerischen Eisenbahnverband gestellt.

Molmaker (Holland) weist auf die Beschlüsse der verschiedenen internationalen Kongresse hin. Alle diese Beschlüsse haben diese Angelegenheit nicht vorwärts zu bringen vermocht, denn wir sind immer noch nicht so weit, wie wir sein sollten. In der Hauptsache sei die Einführung der automatischen Kuppelung eine Geldfrage. Er habe im holländischen Parlament darüber gesprochen und gefordert, daß eine Kommission eingesetzt werde, die sich mit der Einführung der automatischen Kuppelung zu befassen habe. Das genügt aber noch nicht. Diese Frage muß international behandelt werden, und wir müssen versuchen, Einfluß auf die internationalen Eisenbahnkongresse zu gewinnen. Sollte das nicht gelingen, so sollten wir das Internationale Arbeitsamt beauftragen, daß es sich mit der Einführung der automatischen Kuppelung beschäftigt, damit endlich diese Angelegenheit besser in Fluß kommt.

Bidegaray (Frankreich) ist mit dem Vorschlag von *Molmaker* einverstanden. In Frankreich seien bereits 12 000 Wagen mit automatischen Kuppelungen probeweise versehen worden. Die weitere Anwendung im internationalen Durchgangsverkehr steht bevor. Daraus ergibt sich, daß diese Frage nicht national, sondern international geregelt werden muß. Wir müssen alles daransetzen, daß diese Neuerung allgemein durchgeführt wird, schon im Interesse und zum Schutze des Personals.

Sardelli (Italien) erklärt, daß auch er damit einverstanden sei, wenn diese Angelegenheit dem Generalrat zur weiteren Erledigung überwiesen wird und dieser die Schritte unternimmt, die notwendig sind, um auf die internationale Vereinigung der Eisenbahnverwaltungen Einfluß zu gewinnen. Dort sei der geeignete Platz für die Erörterung solcher technischer Fragen.

Nathans erklärt dazu, daß man solche Schritte bereits unternommen habe und es sei darüber auch im Mitteilungsblatt berichtet worden. Auch in der von ihm über diese Frage geschriebenen Broschüre habe er dieses Thema erörtert. Der Bericht sei auch an die Eisenbahnverwaltungen versandt worden. Nach den Probefahrten in La Rochelle sei er auch mit dem Internationalen Arbeitsamt in Verbindung getreten, während der schweizerische Kollege Schürch beim Arbeitsamt einen Antrag auf Einführung der automatischen Kuppelung eingereicht hat. Auch die Einführung der automatischen Kuppelung sei seiner Ansicht nach eine Machtfrage, und

sie werde erst dann wirklich zur Einführung kommen, wenn die Eisenbahner es überall ernstlich fordern.

Die Konferenz ist mit dem Weg, der eingeschlagen werden soll, um die Einführung der automatischen Kuppelung zu beschleunigen, einverstanden.

Der *Antrag 16* fordert die Einführung der Signalwiederholung mit obligatorischer Anzeige auf dem Geschwindigkeitsmesser.

Der *Antrag 17* fordert die allgemeine Einführung durchgehender Bremsen in sämtlichen Zügen.

Beide Anträge, die von dem französischen Eisenbahnverband gestellt worden sind, werden von *Bidegaray*-Frankreich begründet. Er weist darauf hin, daß die Anforderungen an das Personal in den letzten zehn Jahren sehr gestiegen sind. Die technischen Einrichtungen haben nicht immer gleichen Schritt gehalten. Vor allen Dingen seien die Geschwindigkeiten der Züge außerordentlich gestiegen, die Zuglasten wurden erheblich erhöht, sodaß es kein Wunder ist, wenn der Lokomotivführer den Zug nicht immer in der Gewalt hat. Sehr oft kommen Unglücksfälle vor. Immer wird die Schuld auf das Personal geschoben, an den Geschwindigkeitsmessern ist nichts zu sehen. Es müssen Einrichtungen geschaffen werden, die so funktionieren, daß Unfälle auf das Mindestmaß eingeschränkt werden, und wenn solche passieren, gleich zu ersehen ist, wo die Schuld liegt. Daher ihre Anträge.

Die Konferenz stimmt darauf der Überweisung beider Anträge an den Generalrat zu.

Der *Antrag 18*, Elektrifizierung der Eisenbahnen, fordert, daß eine Kommission ernannt wird, welche die Aufgabe hat, auf dem nächsten Kongreß über die Einwirkung der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen des Personals und über die einzunehmende Stellung Bericht zu erstatten. Da dieser Antrag vom holländischen Eisenbahnverband gestellt ist, wird er von *Moltmaker* begründet. Dieser schlägt vor, eine Kommission einzusetzen, die diese Frage zu studieren und dem nächsten Kongreß Bericht zu erstatten habe. In Holland wolle man die Eisenbahnen in einigen Jahren elektrifizieren. Die Kosten würden annähernd 300 Millionen Gulden betragen. Die Elektrifizierung in Holland ist eine reine Geldfrage. Bei der Umstellung des Betriebes kommen besonders die Lokomotivführer in Frage, die wahrscheinlich dadurch benachteiligt werden. Deshalb sei es unsere Pflicht, die Interessen dieser Gruppe wahrzunehmen, damit sie auch zu ihrem Rechte komme. Aus diesem Grunde müssen wir der ganzen Frage unser erhöhtes Interesse entgegenbringen. Die Kommission könnte sich ja aus Mitgliedern des Generalrates zusammensetzen, aber das sei eine Frage, mit der man sich zu beschäftigen habe, wenn zu der ganzen Angelegenheit im Generalrat Stellung genommen werde.

Nathans verweist auf die bereits im Mitteilungsblatt erschienenen Publikationen und ist der Ansicht, daß das Sekretariat der Eisenbahnersektion beauftragt werden soll, eine Untersuchung einzuleiten, deren Ergebnis als Bericht der nächsten Spezialkonferenz der Eisenbahner vorgelegt werden soll.

Hiermit erklärt sich die Konferenz einverstanden und überweist die Angelegenheit dem Generalrat zur weiteren Erledigung.

Der *Antrag 19* wünscht die Einleitung einer Untersuchung über die Beziehungen zwischen den verschiedenen Transportunternehmungen bezüglich der Entwicklung des Autotransportes und besonders hinsichtlich des Rechtsschutzes für das Personal. Es soll hierbei besonderer Wert auf nachstehende Punkte gelegt werden: 1. Bevorzugungen solcher Unternehmungen, die am billigsten und zweckmäßigsten befördern, da dies im allgemeinen Interesse gelegen ist. 2. Dies kann erst beurteilt werden, wenn die der Transportindustrie auferlegten Betriebslasten gleichmäßig auf die verschiedenen Transportmittel verteilt werden. 3. Deshalb sollen die Autobus- und Frachtautounternehmungen in gleichem Maße wie die Eisenbahnen und Straßenbahnen zur Tragung der Straßenunterhaltungskosten herangezogen werden. 4. Für diese Beförderungsmittel sollen ähnliche Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden, wie sie für den Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr gelten. 5. Für das Personal der Autobus- und Frachtautolinien sollen die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen sowie die Unterstützungseinrichtungen im Falle von Krankheit usw. in gleicher Weise eingeführt werden, wie beim Personal der Eisenbahnen und Straßenbahnen.

Von der *britischen* Delegation wurde hierzu ein Zusatzantrag eingebracht und zwar als Ziffer 6, der wie folgt lautet:

„Ziffer 6. Fälle unstatthafter Einschränkung des Personals, die eine Gefahr für das reisende Publikum und den Wagenverkehr darstellen und mit einer wirksamen Verkehrskontrolle unvereinbar sind.

Der Beschäftigte ist verpflichtet, auf alle Haltestellen, polizeiliche Regulierungen, den Wagenverkehr, die Fußgänger, die mitfahrenden Passagiere, auf deren Ein- und Aussteigen zu achten und ist außerdem verantwortlich für die verwendete Kraft, sei es der Gebrauch von Brennstoffen, elektrischen Strom usw. sowie für Defekte der Wagen, Straßenbahnen oder Autobusse.

Da die Löhne die Kosten für vollwertigen und wirtschaftlichen Dienst darstellen, können die Lohnersparnisse nur auf Kosten der Sicherheit des Publikums und der Beschäftigten gleichzeitig erfolgen. Die wachsende Benutzung mechanischer Verkehrsmittel erhöht die Gefahr für das reisende Publikum sowie den Fußgängerverkehr, erschwert dessen Kontrolle und vermehrt ferner die aus dem Fehlen ausreichenden geeigneten Personals entstehenden Verkehrshindernisse.

Da die Leitung und Führung von Fahrzeugen ein Hauptdienst ist, muß er im Interesse der betreffenden Arbeiter und des Publikums in weitestgehendem Maße durch einen zahlenmäßig hinreichenden Stab gesichert werden.“

Da der erste Teil des Antrages vom Holländischen Eisenbahnerverband gestellt worden ist, erklärt dessen Vertreter, Kollege *Moltmaker*, daß es sich bei dieser Angelegenheit um eine Neuentwicklung im Transportbetrieb handelt, die erst durch eingehende Erhebungen festgestellt werden müßte. Er sei deshalb dafür, daß diese Angelegenheit dem Generalrat überwiesen werde, damit dieser die notwendigen Schritte unternimmt. Erst wenn die Unterlagen in Form der eingegangenen Antworten auf die Fragebogen eingegangen sind, ist es möglich, auf Grund des vorliegenden Materials die Frage zu diskutieren und entsprechende Beschlüsse zu fassen.

Die Konferenz schließt sich diesen Ausführungen an und überweist dem Generalrat diesen Antrag zur weiteren Berücksichtigung.

Da hiermit die Anträge erledigt sind, gelangen noch einige *Resolutionen*, die nachträglich eingebracht worden sind, zur Verlesung. Die eine Resolution, eingebracht vom *Holländischen Eisenbahnerverband*, besagt:

„Im Hinblick darauf, daß eine möglichst weite Verbreitung der Veröffentlichungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die in das Tätigkeitsfeld der Internationale sowie in die Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Ländern einen Einblick gewährt, zu einer Vertiefung des internationalen Gedankens bei den Mitgliedern der angeschlossenen Organisationen in ihrem eigenen Lande bei Verhandlungen verstärken wird, fordert die Eisenbahnerkonferenz die angeschlossenen Organisationen auf, sich für einen möglichst starken Vertrieb des Mitteilungsblattes und der Veröffentlichungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unter ihren Mitgliedern einzusetzen.“

Eine andere Resolution, auch eingebracht vom Holländischen Eisenbahnerverband, lautet wie folgt:

„Die Eisenbahnerkonferenz erachtet einen gut organisierten internationalen Nachrichtendienst, besonders für die Eisenbahner, von großer Bedeutung, spricht dem Sekretariat für das nach dieser Richtung Geleistete ihre Anerkennung aus und macht es sämtlichen bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen zur Pflicht, zum Zwecke der Erweiterung dieses Nachrichtendienstes das Sekretariat mit allen Mitteln zu unterstützen. Insbesondere ersucht sie die Verbände dringend, alle Anfragen um Auskunft möglichst schnell zu beantworten und, soweit dies noch nicht geschehen sein sollte, ein geeignetes Mitglied des Hauptvorstandes mit der Aufgabe zu betrauen, die Korrespondenz mit der Internationale zu führen und ihr regelmäßig Berichte zur Veröffentlichung im Mitteilungsblatt oder Pressebericht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu erstatten.“

Beide Anträge werden nach kurzer Aussprache angenommen.

Ein weiterer Antrag des *Deutschen Eisenbahnverbandes* wünscht:

„Die Konferenz wolle beschließen: Die Landesorganisationen der Eisenbahner zu ersuchen, das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation von allen Änderungen der Vorschriften über die Arbeitszeit des Betriebs- und Verkehrspersonals schnellstens in Kenntnis zu setzen, damit das Sekretariat in der Lage ist, diese Mitteilungen den angeschlossenen Organisationen laufend und umgehend zuzuleiten.“

Dieser Antrag wird kurz von *Breunig-Deutschland* begründet und von der Konferenz angenommen.

Seitens der Vertreter der *argentinischen Eisenbahner* wird der Antrag gestellt, daß die spanische Sprache als offizielle Sprache bei der I. T. F. eingeführt werden soll. Dieser Antrag wird von der Konferenz zur Nachprüfung auf seine Durchführbarkeit dem Generalrat überwiesen. Ferner beantragen die Vertreter der argentinischen Eisenbahner: Die argentinischen Eisenbahner wünschen in ihrem Lande die Errichtung eines besonderen Amtes, das sich ausschließlich damit beschäftigt, die notwendigen Schritte zu unternehmen zur Erlangung der den Eisenbahnern und deren Familien gesetzlich zustehenden Pensionen. Um die Grundlage zu bestimmen, auf welcher dieses Amt errichtet werden soll, bitten die argentinischen Eisenbahner andere Eisenbahnerorganisationen, ihnen eine Ausfertigung der Satzungen ähnlicher Ämter zu überlassen.

Dieser Antrag wird von der Konferenz angenommen.

Nachdem noch beschlossen wurde, dem Kameraden *Renier-Brüssel*, der infolge des letzten Streiks der belgischen Eisenbahner von der belgischen Justiz mit noch einigen anderen Kameraden zur Verantwortung gezogen wurde, ein Sympathietelegramm zu übersenden, schloß der Vorsitzende die Konferenz. Er dankte gleichzeitig dem Kollegen *Nathans* für die seinerseits geleistete Arbeit und wies darauf hin, daß diese Konferenz dem Sekretariat wieder viele Arbeiten überwiesen habe und daß für die Ausführung derselben die Mitwirkung aller Organisationen erforderlich sei.

gez. *H. Jochade*, Protokollführer.

Konferenz der Hafenarbeiter-Sektion

am 9. August 1924 in Hamburg.

Vorsitzender: Robert Williams.

Robert Williams weist, die Konferenz einleitend, auf die Notwendigkeit einer gemeinsamen Politik der Hafenarbeiter hin. Es sei eine unbestreitbare Tatsache, daß gewisse Häfen in scharfer gegenseitiger Konkurrenz stehen, und daß die Unternehmer unablässig bestrebt sind, die in den verschiedenen Häfen geltenden Arbeitsbedingungen gegeneinander auszuspielen und diese dadurch überall zu verschlechtern. Dieses Bestreben trete besonders deutlich in den Nordseehäfen hervor und habe zur Abhaltung einer besonderen Konferenz der Organisationen dieser Häfen geführt, die über die Mittel beraten soll, wie diese Bestrebungen der Unternehmer am wirkungsvollsten zu durchkreuzen sind. Ähnliche gleichgerichtete Interessen beständen zweifellos auch in andern Hafengruppen und es werde sich darum als notwendig erweisen, auch die Organisationen dieser Hafengruppen zu engster Zusammenarbeit zusammenzufassen.

Folgende fünf Anträge sind vom Kongreß der Hafenarbeiter-Konferenz zur Behandlung überwiesen:

Antrag Nr. 3 betr. Vertretung der Dock- und Hafenarbeiter im Generalrat der I. T. F.

Der Kongreß beschließe, den Dock- und Hafenarbeitern eine spezielle Vertretung im Generalrat zu geben.

*Antrag der „Fédération Nationale des Ports et Docks“
(Französische Hafenarbeiter).*

Antrag Nr. 20 betr. Mindesteinkommen für Hafenarbeiter.

Der Kongreß der I. T. F. nehme Stellung zur Frage der Sicherung eines Mindesteinkommens (Existenzminimum) für Hafenarbeiter.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

Antrag Nr. 21 betr. Unfallverhütung und -Versicherung.

Der Internationale Kongreß behandle die Unfallverhütungs- und -versicherungsforderungen unter besonderer Berücksichtigung der Hafendarbeiter.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

Antrag Nr. 22 betr. Traglasten für Hafen- und Transportarbeiter.

Der Kongreß spreche sich dahin aus, daß Traglasten allgemeiner Art für Hafen- und Transportarbeiter per Stück 75 Kilo nicht übersteigen dürfen.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

Antrag Nr. 23 betr. Laden und Löschen durch Schiffsmannschaften.

Der Kongreß behandle die Frage der Mitarbeit der Schiffsmannschaften beim Löschen bzw. Laden von Schiffen.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes“.

Vignaud (Frankreich) begründet in einer schriftlichen Erklärung den von seiner Organisation gestellten Antrag. Eine besondere Vertretung der Hafendarbeiter im Generalrat der Internationalen Transportarbeiter Föderation sei notwendig, weil nur hierdurch eine raschere Aktionsfähigkeit und ein besserer Informationsdienst erreicht werden könnten.

Seiffert (Deutschland) hält es für unwahrscheinlich, daß der beabsichtigte Zweck durch eine Vertretung im Generalrat erreicht werde. Die laufenden Arbeiten werden durch das Sekretariat erledigt, während der Generalrat alljährlich nur zu einigen Beratungen zusammentritt. Ferner macht er darauf aufmerksam, daß ein derartiger Antrag auf dem Kongreß zur Folge hätte, daß auch die übrigen Sektionen eine Vertretung im Generalrat verlangen würden. Das Ergebnis wäre eine erhebliche Erweiterung des Generalrats, die nicht wünschenswert sei. Die gewünschte raschere Berichterstattung sei zweckmäßig zu erreichen durch eine raschere Berichterstattung der Organisationen an das Sekretariat, das dann für sofortige Weiterleitung Sorge.

Vignaud (Frankreich) erklärt, daß die französischen Häfen nicht allein unter der Konkurrenz anderer Häfen leiden, sondern daß mehr als in andern Ländern ausländische Arbeiter, darunter Türken und Araber, zu Hafendarbeiten verwendet werden. Diese Verhältnisse machen eine gesteigerte Aktivität der Hafendarbeitersektion notwendig, aber während beispielsweise die Seeleutesektion *Fimmen* und die Eisenbahnersektion *Nathans* als ihren besonderen Sekretär angewiesen haben, verfüge die Hafendarbeitersektion über niemanden im Sekretariat. Ich würde es für zweckmäßig halten, daß auch die Hafendarbeiter jemand für diese Arbeiten anweisen und schlage hierfür *Brautigam* vor.

Brautigam (Holland) erklärt, daß der von der französischen Organisation gestellte Antrag nicht befürwortet werden könne. Der Generalrat würde dann zu groß. Im übrigen gehören ihm bereits Dockarbeiter an. Wie aus den letzten Ausführungen *Vignauds* hervorgehe, wolle er ja auch in Wirklichkeit etwas anderes als das im Antrag geforderte. Sein Vorschlag, mich mit den Arbeiten der Hafendarbeitersektion zu betrauen, ist gut gemeint, aber nicht ausführbar, da ich mit den Sekretärsarbeiten des holländischen Transportarbeiterverbandes belastet bin und dieser Verband außerdem seinen Sitz in Rotterdam hat. Die Anstellung eines besonderen Sekretärs aber ist mit zu hohen Kosten verbunden. Ich würde daher vorschlagen, daß wir beim Kongreß die Bildung eines besonderen Beirats für die Hafendarbeiter beantragen, der von Fall zu Fall zusammenzutreten hätte und dessen Kosten durch die Organisationen zu tragen wären, die hierfür Delegationen bestimmen. Ich glaube, daß die Befolgung dieses Vorschlages uns dem von *Vignaud* gewollten Ziele näher führt als eine besondere Vertretung im Generalrat.

Die rumänischen Delegierten unterstützen den Antrag *Vignauds* und bemängeln, daß das Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sich zu wenig mit Hafendarbeiterfragen beschäftige.

Williams: Ich möchte darauf hinweisen, daß die Schuld nicht beim Sekretariat liegt, wenn über die Hafendarbeiter zu wenig Informationen gegeben werden. Das Sekretariat ist in dieser Beziehung abhängig von der Unterstützung der einzelnen Organisationen, und diese läßt oft viel zu wünschen übrig. Es ist auch falsch, wenn angenommen wird, daß *Fimmen* und *Nathans* lediglich für die Arbeiten der Seeleute- und Eisenbahnersektion angewiesen sind. Beiden Sekretären obliegen auch die Geschäfte der übrigen Sektionen. Auch mir erscheint der von *Brautigam* gewiesene Weg zweckmäßig, und ich bitte daher die Delegierten, einstimmig diesem Antrag beizutreten.

Der Antrag Brautigam wird angenommen.

Hierauf begründet *Seiffert* (Deutschland) die vom Deutschen Verkehrsband gestellten Anträge 20 bis 23. Zu Antrag 21 (Unfallverhütung und -Versicherung) verweist er auf das von seiner Organisation gesammelte Material, das die ungenügenden Schutzvorrichtungen zur Genüge erhellt. Es sei unerlässlich, daß die von der deutschen Organisation eingeleiteten Bestrebungen von allen übrigen Organisationen unterstützt werden und ein möglichst einheitliches Programm ausgearbeitet werde. Was die Berufskrankheiten angehe, so verrete die deutsche Organisation die Auffassung, daß diese als Unfälle anerkannt werden müßten. Die Unfallentschädigung müßte so hoch bemessen sein, daß der von einem Unfall betroffene

Arbeiter mit seiner Familie nicht in Not gerate. Privatversicherung sei grundsätzlich abzulehnen. Die Versicherung habe entweder auf staatlicher oder genossenschaftlicher Grundlage zu erfolgen, wobei die Arbeiter an der Verwaltung teilhaben müssen.

Aus der Aussprache ergibt sich, daß über die grundsätzlichen Auffassungen der deutschen Delegierten keinerlei Meinungsverschiedenheit besteht. Hinsichtlich der Unfallverhütung wird festgestellt, daß in erster Linie entsprechende Maßnahmen der Regierungen gefordert werden müssen und die Forderung nach hinreichender Entschädigung in zweiter Linie zu stellen sei. Außerdem müsse auf bessere sanitäre und hygienische Arbeitsverhältnisse sowie Sicherung rascher Hilfeleistung bei Unfällen angedrungen werden. Was die Festsetzung einer Höchsttragelast angehe, so müsse damit ein dringender Appell an die Arbeiter selbst verbunden werden, da es letzten Endes von diesen selbst abhängt, ob diese Forderung durchgesetzt werde. Vollständige Einmütigkeit herrschte auch hinsichtlich der Forderung, daß Schiffsmannschaften keine Ladearbeiten verrichten, doch gab man sich auch Rechenschaft darüber, daß die Seeleute unter einem besonderen Gesetz stehen und dieses die Schiffsmannschaften in gewissen Fällen zur Verrichtung von Ladearbeiten zwingt. Es gelte daher in erster Linie, auch die Bestrebungen der Seeleuteorganisationen auf Beseitigung dieser gesetzlichen Bestimmungen zu unterstützen.

Auf Vorschlag des Vorsitzenden *Williams* wurde eine Redaktionskommission eingesetzt, die die Forderungen der Konferenz in drei verschiedenen Resolutionen zu formulieren hat und die von *Williams* dem Kongreß zu unterbreiten sind.

Bericht über die Erste Internationale Sonderkonferenz der Chauffeure

am 10. August 1924 in Hamburg.

Die Sitzung wurde vormittags 10 Uhr eröffnet. Die Tagesordnung lautete wie folgt:

1. Nationale und internationale Gesetzgebung für den Kraftverkehr;
2. Internationale Melde- und Auskunftsstellen für Kraftfahrer;
3. Internationale Berufsabzeichen für Kraftfahrer;
4. Gewerblicher und Rechtsschutz für Kraftfahrer während ihrer Tätigkeit im Ausland.

Anwesend waren die Kollegen:

<i>Charles Lindley</i> , Vertreter des Generalrats der I. T. F. als Vorsitzender.	
<i>Reitz, Rettig und Glöckl</i> (Deutschland)	32 000 Mitglieder
<i>M. B. Modley und Stanley Hirst</i> (England)	50 000 „
<i>M. Grosset</i> (Frankreich, Paris)	4 000 „
<i>A. Büchi</i> (Schweiz)	800 „
<i>A. Forstner</i> (Österreich)	2 000 „
<i>Mikkelsen</i> (Dänemark)	4 000 „
<i>A. Olsson</i> (Schweden)	800 „
<i>H. Fladeby</i> (Norwegen)	500 „
<i>G. Zieverink</i> (Holland)	750 „

Lindley (Vorsitzender) eröffnet und begrüßt die Konferenz im Namen des Generalrats. Er weist auf die in den einzelnen Ländern bestehende Verschiedenheit der Gesetzgebung für den Kraftverkehr und der Verkehrsregelung hin. Es ergibt sich deshalb die Notwendigkeit einer internationalen Regelung aller mit dem Kraftverkehr zusammenhängenden Fragen. Redner schlägt vor, am Schlusse der Konferenz eine gemeinsame Resolution auszuarbeiten, worin das

Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt wird, den besonderen Interessen der Kraftfahrer durch Erhebungen in den verschiedenen Ländern und Aufstellung einheitlicher Richtlinien Rechnung zu tragen. Darauf erhält zum Punkt 1 der Tagesordnung

Kollege *Reitz* (Deutschland) das Wort, der seine Freude über die Einberufung der Konferenz zum Ausdruck bringt. Eine Reihe von Unfällen und Bestrafungen, sowie alle möglichen Schikanen im internationalen Automobilverkehr werden dadurch hervorgerufen, daß noch keine internationale Regelung des Automobilverkehrs erfolgt ist. Es ist deshalb höchste Zeit, daß den unhaltbaren Zuständen durch eine internationale Gesetzgebung für den Kraftfahrzeugverkehr abgeholfen wird.

Die deutschen Kraftfahrer haben bei Überschreitung von Deutschlands Grenzen mit 12 verschiedenen Gesetzen und Vorschriften für den Autoverkehr zu rechnen. Am schwierigsten sind die Verhältnisse zwischen Deutschland und Österreich, weil in beiden Ländern grundverschiedene Vorschriften bezüglich des Rechts- und Linksfahrens gelten.

An der österreichisch-schweizerischen Grenze, in Italien, Spanien und Portugal sind die Verhältnisse ähnlich; auch dort bestehen verschiedene Fahrvorschriften. Die Kraftfahrer dieser Länder sind besonders auf den Landstraßen dauernden Gefahren ausgesetzt und viele Unfälle vor und nach dem Kriege sind durch die Verschiedenheit der gesetzlichen Vorschriften in den einzelnen Ländern verursacht.

Außer diesen Abweichungen in den einzelnen nationalen Fahrvorschriften sind in den betreffenden Gesetzen eine Reihe von Paragraphen aufgenommen, die den ausländischen Berufskraftfahrern nicht bekannt sind und die Anwendung finden, wenn sich nach dem Überschreiten einer Grenze Unfälle ereignen. Weil das Automobil ein internationales Verkehrsmittel ist, muß seine Gesetzgebung auch international gleichartig gestaltet werden.

Redner sieht wohl ein, daß die Konferenz keine Beschlüsse fassen kann, die sofort international in Geltung treten, hält es aber für erforderlich, daß sich die Internationale Transportarbeiter-Föderation verpflichten sollte, geeignete Vorarbeiten zu leisten, um bei den maßgebenden Stellen Anträge unter Beifügung des nötigen Materials zu stellen, um eine Abhilfe für die jetzigen unhaltbaren Zustände zu schaffen.

Für den Autoverkehr bestehen bis jetzt nur zwei internationale Abmachungen, und zwar das internationale Abkommen vom Jahre 1909, dem 26 Staaten beigetreten sind und das internationale Abkommen vom Jahre 1910, das speziell den internationalen Kraftverkehr in Deutschland regelt. Das internationale Abkommen vom

Jahre 1909, das aus 15 Artikeln und 4 Anlagen besteht, enthält Bestimmungen betr. Grenzübertritt, internationalen Führerschein, Bezeichnung der gefährlichen Wegestellen und andere weniger wichtige Punkte. Nach eingehender Besprechung der wichtigsten Artikel dieses Gesetzes und der damit zusammenhängenden Verhältnisse in Deutschland führt Redner aus, daß das internationale Abkommen unbedingt für folgende wichtige Punkte erweitert werden muß:

1. Ausbildung der Kraftfahrzeugführer;
2. Mindestalter der Führer;
3. Zwangsversicherung der Automobilhalter;
4. Ruhezeiten für Führer;
5. Sicherung des Arbeitsverhältnisses der Berufsfahrer im Ausland.

Insbesondere muß auf die Durchführung des Abkommens in bezug auf Anbringung von Warnungszeichen an gefährlichen Wegestrecken Wert gelegt werden.

Aufgabe der Kraftfahrervertreter ist es, klarzustellen, was von den Forderungen international verwirklicht werden kann. Hierbei sind drei wichtige Forderungen in den Vordergrund zu stellen. Zunächst spielt

1. die Frage der Haftpflicht eine große Rolle. Die deutschen Kraftfahrer haben bereits beim Reichstag beantragt, daß Autohaltern die Lizenz nur unter der Bedingung erteilt wird, daß sie eine ausreichende Zwangshaftpflichtversicherung abgeschlossen haben. Redner hat aus der Presse ersehen, daß im Auslande, z. B. in Frankreich und in der Schweiz gesetzliche Bestimmungen nach der Richtung hin erlassen wurden und ersucht die betreffenden Kollegen, ihre Erfahrungen mitzuteilen.

2. Von großer Wichtigkeit ist die Erlangung einer internationalen Vorschrift über die Ruhezeit der Kraftfahrer. In Großstädten z. B. sind eine Reihe von Unfällen darauf zurückzuführen, daß Kraftfahrer 18 bis 20 Stunden ununterbrochen im Dienst sind und erst nach 24 Stunden abgelöst werden. Bei solchen, durch Ermüdung des Chauffeurs verursachten Unfällen wird in der Regel dieser strafrechtlich verfolgt, statt der Unternehmer. Es ist deshalb auch beim Reichstag beantragt worden, die Ruhezeit gesetzlich zu regeln.

3. Eine weitere bedeutende Frage ist die der Kontrolle der Fahrschulen. Im Jahre 1922 wurde vom Reichstage eine Verordnung über die Ausbildung der Chauffeurs erlassen, die Bestimmungen über die Chauffeur-Schulen, die anzuwendenden Lehrmittel und die Vorbildung der Lehrer enthält. Der Reichsabteilung Kraftfahrer des D. V. B. ist es gelungen, in diese Verordnung einen Paragraphen hineinzubekommen, worin den Berufskraftfahrern ein gewisses Mitbestimmungsrecht bei der Durchführung der Verordnung eingeräumt ist.

Redner beantragt im Namen seiner Organisation, daß im Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Amsterdam eine Unterabteilung für die Kraftfahrer eingerichtet wird, da die Gruppe der Kraftfahrer als Sektion der Transportarbeiter in naher Zukunft eine ausschlaggebende Rolle spielen wird.

Grosset (Frankreich) erklärt sich mit den vom Kollegen *Reitz* gemachten Ausführungen und Anträgen einverstanden, die besonders für die seiner Organisation angehörenden Privatchauffeure von großer Bedeutung sind. Er beantragt, in die ausarbeitende Resolution auch die Forderung aufzunehmen, daß den Kraftfahrern internationale Führerscheine ausgestellt werden. Früher wurden die Kraftfahrer wie eine Maschine behandelt, indem auf dem Führerschein auch gleichzeitig die Nummer des Wagens verzeichnet war. Die Ausweise für den Wagen und für den Chauffeur werden nun jedoch getrennt verabfolgt.

In Frankreich bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen über die Anbringung von Warnungszeichen an gefährlichen Wegestellen. Soweit solche aufgestellt sind, geschieht dies durch Touristenvereine. Der französische Touristenklub hat z. B. 200 Meter vor abfallendem Gelände derartige Warnungstafeln anbringen lassen. Eine internationale Regelung dieses Punktes ist dringend erforderlich.

Forstner (Österreich) schildert die Verhältnisse der Chauffeure in Österreich. In bezug auf die Arbeitszeit hat seine Organisation nirgends mit solch großen Schwierigkeiten zu rechnen, wie gerade bei den Kraftwagenlenkern. Der Verband hat bei der österreichischen Regierung beantragt, daß Chauffeuren nach einer mehr als achtstündigen Arbeitszeit eine ununterbrochene Tag- oder Nachtruhepause und nach zweistündiger ununterbrochener Fahrt eine Ruhezeit von einer Stunde gewährt werden muß. Chauffeure legen in zwei Stunden eine größere Strecke zurück als jeder Fuhrmann, und ein Lokomotivführer z. B. ist auch nicht länger als zwei bis drei Stunden hintereinander auf seinem Posten. Man muß ferner berücksichtigen, daß der Dienst eines Chauffeurs anstrengender ist als der eines Lokomotivführers, weil er die Verantwortung für die ganze Wegestrecke trägt. Das Arbeitsverhältnis der Chauffeure wird in Österreich nach dem Betriebe, in welchem er beschäftigt ist, geregelt. Für den Chauffeur im Autotaxi- sowie im Fabrikbetrieb ist die Gewerbeordnung maßgebend, weshalb auf sie alle Arbeiterschutzbestimmungen, die für die übrigen Arbeiter gelten, Anwendung finden. Am schlimmsten ist es mit den Chauffeuren im Privatbetrieb bestellt. Die österreichische Organisation streitet sich mit den Behörden herum, ob die Chauffeure dem Hausgesetze unterstehen oder nicht. Obwohl selbst die Chauffeure dies bejahen, ist der Verband der Ansicht, daß sie nicht zum Hausgesetze zählen. Ein Chauffeur ist ein hochqualifizierter

Arbeiter und hat Anspruch auf mehr als nur vier bis acht Tage Ferien, wie im modernen österreichischen Hausgehilfengesetz vorgesehen. Würden aber die Chauffeure keinem besonderen Gesetz unterstehen, so hätten die allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches für sie Geltung. Redner hat im Parlament wiederholt beantragt, sie dem Handlungsgehilfengesetz, das den Angestellten am meisten bietet, zu unterstellen, hat aber in Anbetracht des Umstandes, daß das Auto immer mehr den Straßenverkehr beherrscht und demzufolge der Chauffeurberuf stets an Bedeutung gewinnt, seine Taktik geändert und neuerdings verlangt, daß für die neu heranwachsende Berufskategorie besondere gesetzliche Bestimmungen geschaffen werden. Die jetzige Regierung wehrt sich gegen die Schaffung eines Sondergesetzes. Redner beantragt, in die Resolution die Forderung auf internationale Richtlinien über das Dienstverhältnis der Chauffeure aufzunehmen, damit die einzelnen Länder innerhalb des Rahmens dieser Bestimmungen eine Regelung ausarbeiten. Ferner beantragt er, in die Resolution die Forderung auf Errichtung allgemeiner staatlicher Fahr- und Fachschulen aufzunehmen. Die lediglich auf Profit eingestellten Privatschulen sind abzuschaffen oder bis zur Errichtung staatlicher Schulen soll ihnen ein Unterrichtsplan auferlegt werden. Ferner beantragt Forstner, internationale Richtlinien für die Entziehung von Führerscheinen zu fordern. Den Chauffeuren soll ferner bei der Fahrprüfung und bei Entziehung der Lizenz ein Mitbestimmungsrecht eingeräumt werden. Das Mindestalter der Chauffeure ist in Österreich auf 18 Jahre festgesetzt. Nach Auffassung der österreichischen Organisation sollte auch nach der Richtung hin eine internationale Regelung erfolgen, wonach das Mindestalter auf 20 Jahre festgesetzt wird.

Nach Meinung des Kollegen *Büchi* (Schweiz) sind die Chauffeure die Stiefkinder der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Sie besitzen nicht das Ansehen und die Würdigung, die diesem Beruf zukommt. Es ist notwendig, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation einen Austausch der gegenseitigen Erfahrungen und Beobachtungen der Berufskollegen sowie der einschlägigen nationalen Gesetze und Verordnungen vornimmt und er glaubt, daß die Chauffeure mit dem gleichen Recht wie die Eisenbahner verlangen können, daß im Mitteilungsblatt die Berufsfragen der Chauffeure behandelt werden. Redner beantragt ebenfalls die Schaffung einer Unterabteilung der Chauffeure innerhalb der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Wenn in den Kreisen der Arbeiterschaft für die Internationale Sympathien gewonnen werden sollen, so muß hier eingesetzt werden. Wenn die Arbeiter sehen, daß die Internationale sei es diesem oder jenem Berufe die gebührende Aufmerksamkeit widmet, sind sie auch eher für internationale Betätigung zu haben.

Redner bittet dann, die Internationale Transportarbeiter-Föderation um ihre Mithilfe bei der Herausgabe der Chauffeurfachpresse zu ersuchen. Dies könnte am besten geschehen, wenn die Internationale Transportarbeiter-Föderation den Redaktionen der Zeitungen geeignetes Material, das sie aus den verschiedenen Ländern erhält, zur Verfügung stellt. Wir könnten wohl direkt an die betr. Verbände herantreten; es wäre aber für die Internationale Transportarbeiter-Föderation von Nachteil, wenn sich die Sektion unter Umgehung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation verständigen müßten. Es liegt deshalb im Interesse der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, wenn sie sich bestrebt, der Mittelpunkt der ganzen internationalen Bewegung der Transportarbeiter zu sein; durch Erfüllung ihrer Aufgabe sollte sie deshalb verhindern, daß sie umgangen wird und an Bedeutung verliert.

Nach Ansicht des Redners sollen nachstehende Punkte als Grundlage für die zukünftige Arbeit dienen:

1. Unterhaltung gegenseitiger Beziehungen.
2. Austausch der Fachpresse;
3. Internationale Zusammenkünfte zur Pflege der Kollegialität;
4. Orientierung auf gesetzlichem Gebiete;
5. Ausbau der bisherigen gesetzlichen Bestimmungen.

In bezug auf das Mindestalter der Chauffeure könne international wohl nichts erreicht werden; die Festsetzung von Richtlinien müsse durch die nationalen Organisationen erwirkt werden.

Kollege *Rettig* (Deutschland) schildert, wie das internationale Abkommen über den Automobilverkehr vom 1. Oktober 1909 zustande gekommen ist. Es sei notwendig, daß die Chauffeure aller Länder dieser Gesetzgebung mehr Beachtung schenkten. Redner bedauert, daß im Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nicht das genügende Verständnis für die aufstrebende Gruppe der Chauffeure vorhanden ist. Auf jede Anrogung der deutschen Chauffeure wurde erwidert, daß nur eine Einteilung in die drei Hauptgruppen stattfinden könne, weshalb sich die Chauffeure mit den Transportarbeitern verständigen müßten. Für Transportarbeiter besteht aber diese internationale Ausnahmegesetzgebung nicht, und die Internationale Transportarbeiter-Föderation wird sich daran gewöhnen müssen, die Berufsgruppe der Kraftfahrer, einschließlich der Luftfahrer, zu respektieren. Der Luftverkehr dehnt sich ganz besonders aus, und in allernächster Zeit muß dazu übergegangen werden, auch die Luftfahrtangelegenheiten international vom Arbeitnehmerstandpunkt aus zu regeln und zu beeinflussen. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation muß diesen neuen Erscheinungen im Verkehrswesen bedeutend mehr Rechnung tragen als es bisher der Fall war. Dieser Punkt sollte ebenfalls in die Resolution aufgenommen werden. Es sollte ferner

darauf hingearbeitet werden, daß diese wichtigen Berufsgruppen durch eine sachverständige Vertretung im Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mehr Einfluß gewinnen, da sich Leute, die keine praktische Erfahrung in diesen Berufen haben, damit auch nicht beschäftigen können.

Redner ist der Meinung, daß das Hauptaugenmerk darauf zu richten ist, daß die Berufskraftfahrerorganisationen möglichst großen Einfluß auf die internationale Gesetzgebung gewinnen. Die Verbände sollten deshalb versuchen, in dem Internationalen Komitee der Automobilklubs, das seinen Sitz in Paris hat, eine Vertretung zu bekommen, weil das Abkommen nach dem Rat der Automobilklubs von den einzelnen Regierungen ratifiziert wird. In der Nachkriegszeit hat nur die deutsche Berufsorganisation der Chauffeure Gelegenheit gehabt, über Fragen des Abkommens mitzuberaten. Vor allem müssen die französischen Kollegen versuchen, Einfluß auf die Arbeiten des Internationalen Komitees in Paris zu gewinnen.

Kollege *Hirst* (England) ist mit den bisher gemachten Ausführungen, wodurch die Konferenz eine große Bedeutung erlangt, einverstanden. Da England rings von Wasser umgeben ist, kommt es für den Durchgangsverkehr nicht in Frage; die englischen Chauffeure haben aber immerhin ein großes Interesse daran, daß alle einschlägigen Fragen für die englischen wie für die Kameraden auf dem Kontinent geregelt werden.

In England besteht die „Autowacht“, die alle Verkehrsfragen freiwillig regelt; eines Tages wird es aber notwendig sein, auch diese Einrichtung unter staatliche Kontrolle zu stellen. Im übrigen schließt sich Kollege *Hirst* den Ausführungen seiner Vorredner an und betont, daß in der Veröffentlichung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den besonderen Berufsinteressen der Chauffeure mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden soll.

Unterstützung an Verbandsmitglieder, die im Auslande in Not geraten, soll nur von Organisationen, die der Internationale angehören, gegen Vorlage des Mitgliedsbuches gewährt werden.

Jeder Autobesitzer und Berufschauffeur in England schließt sich ohne weiteres seiner Organisation an.

Kollege *Glöckl* (Deutschland) schildert das deutsche Automobilhaftpflichtgesetz als Ausnahmegesetz für die Chauffeure. Die deutschen Kraftfahrer betrachten das Automobilgesetz als ein Ausnahmegesetz, weil bei einem Unfälle der Kraftfahrer den Beweis antreten muß, daß er daran unschuldig ist, während nach dem Strafgesetz bei Mord oder Diebstahl dem Verbrecher bewiesen werden muß, daß er der Schuldige ist.

Kollege *Grosset* (Frankreich) teilt mit, daß auch in Frankreich die Chauffeure den Beweis für ihre Schuldlosigkeit antreten müssen.

Die französischen Gerichte verhängen im allgemeinen sehr hohe Geld- und Gefängnisstrafen. Die französische Organisation zahlt jährlich 12 000 Frs. an einen Rechtsanwalt zur Vertretung der Chauffeure bei Strafsachen. Im letzten Jahre wurden in 14 Fällen 12 Kollegen freigesprochen.

Zu Punkt 2 und 3 der Tagesordnung erhält

Kollege *Reitz* (Deutschland) das Wort. Er wünscht, daß den angeschlossenen Landesorganisationen durch die Internationale Transportarbeiter-Föderation ein Adressenverzeichnis der Verwaltungsstellen aller angeschlossenen Verbände übermittelt wird, das den reisenden Kollegen zu einem billigen Preise zur Verfügung gestellt werden kann. Die deutschen Kollegen wünschen, daß der Kraftfahrer, wenn er beruflich im Auslande tätig ist, einen Ausweis erhält, auf Grund dessen er sich um Rat und Hilfe an seine zuständige Bruderorganisation wenden kann, da er sonst, wenn ihm ein Unfall passiert oder wenn er mit seinem Arbeitgeber in Konflikt kommt, den Behörden oder dem Arbeitgeber auf Gnade und Ungnade ausgeliefert ist. Diesem Mißstand kann abgeholfen werden, wenn alle der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Kraftfahrer ein einheitliches Abzeichen tragen, sowie einen von der jeweiligen Landesorganisation ausgestellten internationalen Ausweis besitzen, mit denen sie sich legitimieren können. Dadurch kann unseren Mitgliedern bei allen vorkommenden Fällen, gleichgültig wo sie sich beruflich aufhalten müssen, Schutz und Hilfe gewährt werden.

Kollege *Lindley* (Vorsitzender) weist ausführlich auf die Notwendigkeit eines Abzeichens hin und empfiehlt die Anschaffung eines kleinen Abzeichens in guter Ausführung.

Kollege *Büchi* (Schweiz) ergänzt diese Ausführungen und faßt die einzelnen Punkte, die in die Resolution aufgenommen werden sollen, nochmals zusammen.

Da sämtliche Teilnehmer der Konferenz mit diesen Punkten einverstanden sind, wird die deutsche Delegation beauftragt, eine Resolution auszuarbeiten, die dann nach einigen kleinen Änderungen von der Konferenz einstimmig angenommen wurde.

Bericht

über den Kongreß der Abteilung Seeleute der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

abgehalten

am 4., 5. und 10. August 1924 im Gewerkschaftshaus, Hamburg.

Delegiertenliste.

Land	Name der Organisation	Delegierte
Belgien	Seeleute-Verband (dem Transportarbeiter-Verband angeschlossen)	C. Mahlman J. Chapelle
Dänemark	Verband der Heizer	E. Jacobsen A. Götsche
Deutschland	Reichsabteilung Seeleute des Deutschen Verkehrsbundes	F. Köhler J. Murer P. Müller Ehlert J. Thielemann Th. Strebe Voss C. Lindow
Frankreich	Seeleute-Föderation	F. Chachuat E. Ehlers
Großbritannien	Transportarbeiter-Föderation Vereinigter Seeleute-Verband	J. Henson J. Cotter J. Lewis J. McKinlay
Holland	Abteilung Seeleute des Transportarbeiter-Verbandes	A. Kievit J. Brautigam
Norwegen	Matrosen- und Heizer-Verband	E. Jacobsen
Schweden	Heizer-Verband Seeleute-Verband	Sven Lundgren K. Elmén N. Olsson W. Eliason

Das Exekutiv-Komitee der I. T. F. war vertreten durch:

R. Williams, Vorsitzender

J. Döring, 2. Vorsitzender

Ch. Lindley,

E. Fimmen, Generalsekretär und Sekretär der
Abteilung Seeleute der I. T. F.

Als Gast war anwesend:

M. Jonekubo, Vertreter des japanischen Seeleute-Verbandes.

Montag, den 4. August 1924.

Vormittagssitzung.

Eröffnung des Kongresses um 10.30 Uhr vormittags.

R. Williams (Vorsitzender der Internationalen Transportarbeiter-Föderation) heißt die Vertreter der Seeleuteverbände, besonders den Genossen Henson, der die englische Transportarbeiter-Föderation vertritt, sowie einen Vertreter vom japanischen Seeleuteverband im Namen des Generalrats und der Exekutive der Internationalen Transportarbeiter-Föderation willkommen und gibt einen kurzen Rückblick über die Entwicklung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im allgemeinen und der Seeleutesektion im besonderen. Gemäß Beschluß des Beirats für die Seeleutesektion ist es Hauptaufgabe des Kongresses, den vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeiteten Entwurf für eine internationale Seemannsordnung zu behandeln. Ferner steht die Frage der Arbeitszeitregelung zur Diskussion.

Mitteilungen.

Fimmen (Sekretär) verliest die Delegiertenliste und teilt mit, daß statt des angemeldeten Genossen Waack (Vertreter des Deutschen Verkehrsbundes) Genosse Voss erschienen ist.

Außer den vertretenen Organisationen wurden die Seeleuteverbände von Amerika, Argentinien, Griechenland, Finnland, Dänemark, Norwegen, Lettland und Jugoslawien eingeladen. Verschiedene haben mitgeteilt, daß sie — meist aus finanziellen Gründen — nicht in der Lage sind, eine Vertretung zu entsenden, andere haben uns, wie z. B. die amerikanische Organisation, überhaupt keine Antwort gegeben. Der norwegische Seeleuteverband hat mitgeteilt, daß Genosse Jacobsen vom dänischen Heizerverband auch ihn vertreten wird.

Resolution gegen den Krieg.

Im Hinblick darauf, daß um dieselbe Zeit vor zehn Jahren der Weltkrieg ausbrach, wurde nachstehende, von *Fimmen* eingebrachte Resolution einstimmig gutgeheißen, nachdem auf *Fimmens* Antrag

beschlossen war, die Namen der vertretenen Organisationen unter der Resolution abzudrucken:

„Gelegentlich der zehnten Wiederkehr des Tages, an dem durch das internationale kapitalistische Treiben der Weltkrieg entfesselt und die Arbeiterschaft des weitaus größten Teils der Welt zugunsten des Kapitalismus aufeinandergehetzt wurde, bekennt sich der am 4. August 1924 in Hamburg tagende Internationale Seeleute-Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erneut zu den von früheren Kongressen zwecks Verhinderung neuer kapitalistischer Kriege gefaßten Beschlüsse.

Der Kongreß verpflichtet sich, im Hinblick auf den gegen den Urheber des Krieges, den nationalen und internationalen Kapitalismus, zu führenden Kampf mit allen zu Gebote stehenden Mitteln für den gewerkschaftlichen Zusammenschluß der in den vertretenen Ländern beschäftigten Seeleute zu wirken.

Ferner fordert der Kongress die Seeleute aller Länder auf, sich im Interesse des gemeinsamen Kampfes, der unter Aufbietung aller Kräfte gegen Krieg und Militarismus geführt werden muß und einen integrierenden Bestandteil unseres täglichen Kampfes bildet, unverzüglich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anzuschließen.“

Internationale Seemannsordnung.

Fimmen weist darauf hin, daß die im letzten Jahre in Amsterdam stattgefundene Seeleute-Konferenz das Büro u. a. beauftragt hat, gemeinsam mit dem seemännischen Beirat eine internationale Seemannsordnung auszuarbeiten und einen Seeleutekongreß einzuberufen, der zu dieser Seemannsordnung Stellung nehmen soll. Kurz vor Zusammentritt des Beirats im März dieses Jahres stellte sich heraus, daß die Paritätische Maritime Kommission des Internationalen Arbeitsamtes sich mit der Ausarbeitung eines internationalen Seeleutegesetzes beschäftigte. In diese Kommission, die im Jahre 1920 vom Internationalen Arbeitsamt in Genf aus Vertretern der Reeder und der Seeleute gebildet wurde, haben verschiedene Seeleute-Organisationen, ohne mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation Rücksprache zu halten, Vertreter entsandt. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hatte deshalb auf diese Kommission bisher keinerlei Einfluß. Nur zwei Vertreter waren von Organisationen bestimmt, die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angehörten; die übrigen Arbeitnehmervertreter waren von Verbänden entsandt, die damals der Internationalen Transportarbeiter-Föderation noch fernstanden. Die Verhältnisse haben sich aber seit 1920 wesentlich geändert, und soweit dem Redner bekannt, befindet sich in der Kommission nur noch ein Arbeitnehmervertreter, der nicht zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation gehört, nämlich Giulietti, dessen Organisation wegen ihrer faszistischen Einstellung aus der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

ausgeschlossen worden ist. Die übrigen Seeleutevertreter, nämlich die Genossen Rivelli, Döring, Nilsen und Havelock Wilson sind Vertreter von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen. Diese Genossen haben aber bisher ohne jede Fühlungnahme mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gearbeitet, sodaß sie über die Tätigkeit dieser Kommission nicht informiert war. Nachdem kurz vor Stattfinden der Beirats-sitzung im März dieses Jahres der vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeitete und der paritätischen Kommission zur Begutachtung vorgelegte Entwurf dem Büro eingesandt wurde, wurde dieser vom Beirat einer gründlichen Durchsicht unterzogen. Dieser kam dabei zu der Auffassung, daß die Vorlage mit Rücksicht auf die herrschenden Verhältnisse eine wirklich brauchbare Grundlage zur Ausarbeitung einer internationalen Seemannsordnung biete.

Meinungsäußerungen über den Entwurf sind von der französischen, der deutschen und holländischen Seeleute-Organisation, ferner von der Amalgamated Marine Workers' Union (Vereinigter englischer Seeleuteverband) und vom dänischen Heizerverband eingegangen. Trotz wiederholter Mahnungen haben die Organisationen Norwegens, Belgiens, Lettlands und Jugoslawiens nicht geantwortet. Die Ansicht der Verbände ging im allgemeinen dahin, daß die Vorlage einen guten Schritt vorwärts bedeute. Nur die holländische Organisation meinte, daß sich der Entwurf zu sehr an vergangene und gegenwärtige Zustände anlehne.

Die Einwände der Organisationen gegen die Vorlage richteten sich zunächst auf die Arbeit Jugendlicher auf Schiffen. Die einzige Organisation, die sich mit der Fassung der *Artikel 3, 4 und 5* einverstanden erklärte, war die Cottersche Union.

Der deutsche Seeleuteverband lehnte den Artikel 3 mit der Begründung ab, daß auch in dem Falle, wo nur Mitglieder ein und derselben Familie an Bord sind, die Kinder unter 14 Jahren den gesetzlichen Schutz genießen müssen.

In *Artikel 6* ist bestimmt, daß in Fällen, wo ein Trimmer oder Heizer nicht gefunden werden kann, diese durch je zwei Jugendliche im Alter von 16 bis 18 Jahren ersetzt werden können. Die dänische Organisation hat sich gegen diesen Artikel ausgesprochen, da laut § 10 der dänischen Seemannsordnung vom 1. Mai 1923 das Mindestalter für Kohlenzieher und Heizer bereits auf 18 Jahre festgesetzt ist und nach ihrer Ansicht Jugendliche unter 18 Jahren für diese Arbeit nicht verwendet werden sollen.

Die französische Organisation hat zu *Artikel 9, Abs. 3* Stellung genommen, worin es u. a. heißt, daß ein Seemann auch ohne ärztliches Attest angemustert werden kann, wenn weder im Einschiffungshafen noch an Bord ein beamteter Arzt vorhanden ist, oder wenn 24 Stunden vor Klarmachen des Schiffes ein oder mehrere Seeleute angemustert werden müssen. In beiden Fällen müssen die so angemusterten Seeleute im nächsten Hafen, wo das Schiff länger

als 48 Stunden anlegt, durch einen beamteten Arzt untersucht werden. Die französische Organisation möchte diese Bestimmung dahin ergänzt haben, daß Seeleute, die mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind oder aus anderen Gründen bei der Nachuntersuchung als untauglich befunden werden, auf Kosten der Reederei in den Anmusterungshafen zurückzubefördern sind und daß ihre Heuer bis zur Ankunft in diesem Hafen weiter zu zahlen ist.

In *Artikel 10* der Vorlage ist eine Klausel enthalten, wonach mindestens 75% der Mannschaft eines Schiffes die Sprache der Nation verstehen müssen, unter deren Flagge das Schiff fährt. Die englische Organisation schlägt vor, diesen Artikel dahin abzuändern, daß der Kapitän jedes Schiffes nur eine solche Mannschaft anmustern darf, die zu 90% in der Lage ist, die Sprache, in welcher die Dienstorders erteilt werden, zu verstehen. Diese soll die Sprache des Landes sein, unter dessen Flagge das Schiff fährt.

In *Artikel 18* wird die Höchstdauer des Kontrakts auf zwei Jahre festgesetzt. Eine Verlängerung desselben kann frühestens 90 Tage vor Ablauf erfolgen. Die betreffenden Organisationen waren durchweg der Ansicht, daß diese Vertragsdauer zu lang ist. Der französische Verband wünscht diese Frist auf ein Jahr herabgesetzt, während der Vertrag frühestens 30 Tage vor Ablauf soll erneuert werden können. Er geht dabei von der Erwägung aus, daß niemand bei der Anmusterung voraussehen kann, wie sich die Verhältnisse in den nächsten zwei Jahren entwickeln werden; eine solche Anmusterung wäre unbedacht und könne unter Umständen zu ernststen Schwierigkeiten führen.

Die deutsche Organisation wünscht die Herabsetzung der Kontraktdauer auf 1½ Jahre. Falls an der Bestimmung betr. Erneuerung des Kontraktes festgehalten werden sollte, beantragt sie folgende Fassung:

„Eine Erneuerung des für eine bestimmte Zeit abgeschlossenen Kontraktes (Heuervertrag) ist zulässig. Diese kann innerhalb einer Frist von 30 Tagen bis zum Ablauf des Kontraktes erfolgen.“

Die englische Organisation schlägt vor, den ersten Abschnitt des Artikels 18 zu streichen und an dessen Stelle folgendes zu setzen:

„Der mit der Schiffsmannschaft abzuschließende Vertrag ist von einer Regierungsbehörde, die sich mit Schifffahrtsangelegenheiten befaßt, zu genehmigen, hat vom Tage der ersten Unterzeichnung an Gültigkeit und ist, ehe er von einem Seemann unterschrieben wird, zuerst vom Kapitän zu unterschreiben.“

Ferner werden verschiedene Einzelheiten, die der Vertrag mit der Mannschaft enthalten soll, von der A. M. W. U. in Vorschlag gebracht.

Zu *Artikel 19*, der von den aus dem Heuervertrag entstehenden Rechten und Pflichten handelt, wünscht der deutsche Verband den Zusatz, daß Kündigungsfristen und sonstige die Lösung des Kontraktes (Heuervertrages) betreffende Zeitbestimmungen für beide vertragschließende Teile gleich sind.

Die englische Organisation wünscht den *Artikel 21* dahin ergänzt, daß der Kapitän verpflichtet ist, der Schiffsmannschaft vor jeder Reise den Inhalt des Heuervertrages zur Kenntnis zu bringen und eine leserliche Abschrift des Heuervertrages an Bord des Schiffes an einer von der Mannschaft leicht ersichtlichen Stelle anzubringen.

Die Bestimmungen der Abschnitte 6 und 7 des Artikels 25 sind nach Auffassung der deutschen Organisation von zweifelhafter Natur, sie hat jedoch hierzu noch nicht endgültig Stellung genommen. Ihres Erachtens sind zu den Artikeln 24 bis 26 noch die Bestimmungen festzulegen, daß

1. in allen Fällen, in denen sich ein Schiff im Hafen seines Landes befindet, es jedem Teil der Vertragschließenden gestattet ist, vom Kontrakte (Heuervertrag) zurückzutreten. In diesem Falle muß die Kündigung des Vertragsverhältnisses innerhalb einer Frist von 12 Stunden nach Ankunft des Schiffes im Hafen und spätestens 24 Stunden vor Abgang des Schiffes aus dem Hafen erfolgen.

Dieser Antrag wird damit begründet, daß im Falle des Ausbruches eines wirtschaftlichen Kampfes (Streik) der Seeleute, eventuell auch der Hafearbeiter, die Solidarität der Seeleute durch Erweiterung der Kampfbasis in Anspruch genommen wird.

2. Die Abmusterung des Seemannes und Auszahlung seiner verdienten Heuer hat in allen Fällen spätestens 24 Stunden nach der Ankunft des Schiffes im Hafen zu erfolgen. Dem abzumusternden Seemann ist auf sein Verlangen vor der Abmusterung ein Viertel seines Heuerguthabens zur Auszahlung zu bringen.

Ferner wünscht der deutsche Seemannsbund zu *Artikel 28 1 (d)* und *1 (c)*, der von der Entlassung der Seeleute handelt, eine präzisere Fassung, da die Begriffe „schwerer“ Verstoß gegen die Disziplin und „Vergehen“ zu dehnbar bzw. zu allgemein gehalten sind. Der Zusatz zu Artikel 28 (1): „Oder auch allgemeine Verfehlungen des Seemannes in bezug auf seine wesentlichsten Verpflichtungen ohne Nachteil für das Recht des Reeders auf Schadensersatz wegen dieser Verfehlungen“ wird von der Organisation nicht anerkannt. Sie fordert die Hinzuziehung eines Schiffsrates oder Bordausschusses, der den Entlassungsgrund zu prüfen hat.

Zu Artikel 28 (2) Eintragung des Entlassungsgrundes in der Musterrolle wird die Gegenzeichnung durch den Schiffsrat oder Bordausschuß sowie die Aushändigung einer Abschrift an den Seemann gefordert.

Zu Artikel 28 (4) ist bei der Entlassung die Frage der Mitwirkung eines Bordausschusses zu prüfen.

Die französische Organisation bemerkt zu Artikel 28 (1), daß bei Anerkennung der Bestimmung über Vorliegen eines gesetzlichen Entlassungsgrundes bei nachgewiesener Untüchtigkeit des Seemannes in der vorliegenden Fassung dem Kapitän Gelegenheit zu allen möglichen willkürlichen Handlungen gegeben sei; dies ist besonders auf

Grund der gemachten Erfahrungen zu befürchten. Wie oft ist es vorgekommen, daß Seeleute, nachdem sie über ein Jahr den Dienst verrichteten, ausgeschifft wurden aus dem eigentlichen Grunde, daß sie sich als rürike Verbandsmitglieder erwiesen. Es muß deshalb eindeutig bestimmt werden, wie und von wem über die berufliche Eignung des Seemannes entschieden wird.

Zu Punkt d) verlangt die französische Organisation Anführung konkreter Fälle, die Auflösung des Vertrages wegen „schwerem Verstoß gegen die Disziplin“ zur Folge haben, da auch diese Bestimmung wegen der ungenauen Fassung auf Grund der bereits gemachten Erfahrungen von den Kapitänen willkürlich gehandhabt werden kann. Es konnte oft beobachtet werden, wie mit Hilfe der Konsuls, die den Aussagen der Offiziere oder Kapitäne Glauben schenken, ohne vorheriges Anhören unserer Kameraden Ausschiffungen vorgenommen wurden. Welch schädliche Folgen daraus resultieren können, ist aus Artikel 31 Abschnitt 3 ersichtlich.

Zu *Artikel 29* beantragt der deutsche Verband die Hinzufügung folgender Bestimmungen, die dem Seemann das Recht geben, seine Entlassung zu fordern:

7. wenn bei Anmusterung auf unbestimmte Zeit ein Jahr seit dem Dienstantritt verflossen ist und das Schiff während dieser Zeit dauernd vom Heimatlande abwesend war ;
8. wenn der Seemann einen geeigneten Ersatzmann stellt und durch den Wechsel dem Schiff kein Aufenthalt entsteht. Das Seemannsamt hat im Streitfall darüber zu entscheiden, ob der vorgeschlagene Ersatzmann geeignet ist.

Mit *Artikel 30*, Absatz 1, betr. Eintragung der Lösung des Vertragsverhältnisses im Seefahrtsbuche ist diese Organisation im Prinzip einverstanden. Sie hat jedoch Bedenken dagegen, daß zugleich der Entlassungsgrund angegeben werden soll.

Sie stimmt auch dem Absatz 2 im Prinzip zu, verlangt aber folgenden Zusatz:

„Das Seefahrtsbuch und das Führungszeugnis sind dem Seemann bei der Abmusterung vor Leistung seiner Unterschrift zur Einsichtnahme vorzulegen. Enthält das Zeugnis oder die Bescheinigung im Seefahrtsbuche Angaben, deren Richtigkeit der Seemann bestreitet, so hat auf dessen Antrag die Behörde den Sachverhalt zu untersuchen und den Kapitän anzuhalten, dem Seemann ein dem Untersuchungsergebnis entsprechendes Zeugnis auszustellen.“

Mit *Artikel 31* betreffend Heimbeförderung entlassener Seeleute ist der deutsche Verband ebenfalls im Prinzip einverstanden. Es wird jedoch die Aufnahme der Bestimmung gefordert, daß die Heuer bis zum Eintreffen in dem Abgangshafen fortzuzahlen ist.

Zu Absatz 3 des Artikels, wonach bei einem gesetzlich vorliegenden Entlassungsgrund der Seemann für die Kosten seiner Heimbeförderung selbst aufzukommen hat, bemerkt die französische

Organisation, daß eine zweimalige Bestrafung des betreffenden Seemannes für eine Verfehlung vermieden werden muß. Entweder wird der Seemann ohne gesetzlichen Grund unter Tragung der Rückbeförderungskosten durch die Reederei entlassen oder die Entlassung ist disziplinarischer Natur; der Delinquent wird in seinem Lande strafrechtlich verfolgt und im Falle seiner Verurteilung wäre er doppelt bestraft. Man stelle sich nun vor, was disziplinarische Entlassung ohne kostenlose Rückbeförderung z. B. aus südamerikanischen oder chinesischen Häfen für einen Seemann zu bedeuten hat. Hinzu kommt noch der Umstand, daß er während der Rückreise außerstande ist, etwas zu verdienen.

Der Organisation kam eine Reihe disziplinarischer Entlassungen zur Kenntnis, die aus nicht stichhaltigen Gründen erfolgten und wobei die Heimbeförderung den Seeleuten oft Tausende von Francs gekostet hat. Alle Garantien nach dieser Richtung hin sind deshalb zu fordern.

Auch die englischen Seeleute schlagen eine Zusatzbestimmung zu Artikel 31, Abs. 4 vor, wonach den Reedern oder Kapitänen ausdrücklich die Verpflichtung aufzuerlegen ist, in Fällen, wo ein Schiffsmann ohne eigenes Verschulden in einem fremden Hafen entlassen wird, für sämtliche Kosten der Rückbeförderung in den Anmusterungshafen und für Bezahlung der Heuer einschließlich des Tages der Ankunft aufzukommen.

Zum Artikel 32 betr. Arbeitslosigkeit bei Verlust oder Sinken des Schiffes beantragt die deutsche Organisation, die Gesamthöhe der Entschädigung nicht auf zwei Monatsgehälter zu beschränken, da die Rückkehr von Schiffbrüchigen in die Heimat sich oft über zwei Monate hinaus verzögert. Sie fordert deshalb volle Heuer (Lohn) für die Dauer der Zurückbeförderung.

Dies sind im großen und ganzen die Bemerkungen, welche von den uns angeschlossenen Seeleuterverbänden zur Vorlage gemacht wurden. Im übrigen sind sie der Auffassung, daß der Entwurf durchaus diskussionsfähig ist und zur Ausarbeitung eines internationalen Seeleuteprogramms eine gute Grundlage bietet. Die Konferenz wird sich nun hierzu auszusprechen haben. Fimmen ist der Auffassung, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation durch die Arbeitnehmervertreter auf die paritätische Kommission bzw. auf die Unternehmer und die Regierungen einen Druck ausüben müsse, um nicht nur die Vorlage in ihrer gegenwärtigen Fassung, mit Ausnahme der beanstandeten Punkte, zu unterstützen, sondern auch durch eine allgemein von den angeschlossenen Seeleuterverbänden einzuleitende Propaganda auf die Verwirklichung des von dieser Konferenz aufzustellenden Seeleuteprogrammes hinzuarbeiten.

Montag, den 4. August 1924.

Nachmittagssitzung.

Cotter (England) sagt in bezug auf den Entwurf des Internationalen Arbeitsamtes, daß seine Organisation betr. Zulassung von Kinderarbeit auf Schiffen mitgeteilt hat, daß nach ihrer Ansicht Kindern über 14 Jahren erlaubt werden soll, auf Schiffen zu arbeiten; dies gilt jedoch nicht für Heizer und Kohlenzieher. In England kämen derartige Fälle nicht vor. Die Forderung auf gleichen gesetzlichen Schutz käme deshalb für England nicht in Betracht.

Verschiedene Organisationen verlangen eine Festsetzung des Mindestalters auf 16 oder 18 Jahre; Redner glaubt, daß man bei Entscheidung dieser Frage die Schulpflicht nicht außer Acht lassen sollte. Die englische Organisation vertritt den Standpunkt, daß es Kindern, wenn sie im Alter von 14 Jahren aus der Schule entlassen werden, ermöglicht werden soll, den Seemannsberuf zu erlernen. Obwohl auf Grund des Entwurfes Kinder auf Schulschiffen arbeiten dürfen, sieht er darin eine Gefahr für den Seeleuteberuf, weil auf Schulschiffen gewöhnlich Kinder verwendet werden, die sich Vergehen zuschulden kommen ließen, und die Seeleuteschaft sollte nicht mit solchen Elementen durchsetzt werden.

Das Mindestalter zur Erlernung des Seeleuteberufs kann nicht unabhängig von der in den einzelnen Ländern bestehenden Schulpflicht bestimmt werden, und es muß jedem Kind nach dem Austritt aus der Schule die Möglichkeit gegeben werden, wie jeden anderen Beruf so auch den Seemannsberuf zu erlernen.

Redner meint, daß die Konferenz kein nationales, sondern ein internationales Programm aufzustellen hat. Er schlägt vor, eine Kommission zu bilden und diese zu beauftragen, in einer besonderen Sitzung zu prüfen, inwieweit die Ansichten der Organisationen aus den verschiedenen Ländern miteinander in Einklang zu bringen sind.

Auf eine Zwischenfrage des Genossen *Döring* erklärt *Cotter*, daß sich auch die englische Organisation gegen die Verwendung Jugendlicher unter 18 Jahren als Trimmer oder Heizer wendet.

Brautigam (Holland): Nach meiner Ansicht hätten die Delegierten vor der Konferenz von den Bemerkungen der verschiedenen Verbände Kenntnis erhalten müssen, um die Streitfragen in richtiger Weise beurteilen zu können. Die Konferenz hat zunächst darüber zu entscheiden, ob sie den Entwurf in der jetzigen Fassung anerkennen kann oder nicht, oder sie muß auf Grund der bei den Verbänden eingeholten Gutachten eine Revision der Vorlage fordern. Eine weitere Aufgabe besteht darin, die Vertreter der Verbände in der paritätischen Kommission zu veranlassen, die von der Konferenz auszuarbeitenden Abänderungsanträge mit allen Mitteln zu unterstützen. In Holland ist man mit der Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes für die holländischen Seeleute beschäftigt, der wesentlich bessere Bestimmungen als der Entwurf des Internationalen Arbeitsamtes enthält. Es erscheint dem Redner unnütz, lediglich auf Grund der von Fimmen gemachten Mitteilungen eine Diskussion fortzusetzen, von der kein positives Resultat zu erwarten ist. Er schlägt deshalb die Bildung einer kleinen Kommission vor, die sich eingehend mit den einzelnen Fragen beschäftigen und das Ergebnis ihrer Besprechung später der Vollkonferenz zur Beschlußfassung vorlegen soll.

Köhler (Deutschland) geht auf die Ausführungen des Kollegen Cotter ein, der besonders betonte, daß die deutsche Organisation dagegen ankämpfe, daß junge Leute im Alter von 14 Jahren zur See gehen dürfen. Er weist darauf hin, daß sein Verband die Grenze von 18 Jahren lediglich für das Maschinenpersonal gezogen hat. In bezug auf das seemännische Personal selbst stehen sie auf dem Standpunkt, daß es einem Menschen bereits vom 14. Lebensjahre ab ermöglicht werden sollte, die seemännische Laufbahn zu beschreiten.

Die Forderung, daß ein Jugendlicher, der den seemännischen Beruf erlernt, den gleichen Schutz wie ein Seemann genießen soll, bezieht sich nur auf Fälle, in denen ein Junge an Bord des Schiffes seines Vaters Dienste verrichtet. Genosse Cotter teilte mit, daß das für England nicht in Betracht käme; diese Fälle werden auch in Deutschland sehr selten sein.

Köhler ist nicht für die Bildung einer kleinen Kommission. Er ist der Meinung, daß die von den Organisationen gemachten Vorschläge und Wünsche der paritätischen Kommission vorgelegt und unter Hinzuziehung der Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gemeinschaftlich beraten werden sollen.

Ehlers (Frankreich) teilt mit, daß in dem Bericht seiner Organisation die Kinderarbeit deshalb nicht erwähnt wurde, weil diese in Frankreich gesetzlich geregelt ist. Die in Frankreich bestehenden Zustände seien tatsächlich besser als im Entwurf des Internationalen Arbeitsamtes vorgesehen. Auch im französischen Arbeitsgesetz ist bestimmt, daß Kinder unter 18 Jahren nicht als Heizer beschäftigt werden dürfen. Man müsse den nationalen Verhältnissen selbstredend Rechnung tragen.

Redner ist auch der Meinung, daß die Vorlage als Basis für ein Seeleuteprogramm dienen kann; wir dürften aber mit unseren Forderungen nicht zu weit gehen, oder gar versuchen, unser ganzes Programm durchzusetzen, da wir sonst auf einen solchen Widerstand seitens der Reeder und Regierungen stoßen könnten, daß die Annahme des Entwurfes als Ganzes in Frage gestellt würde. Auch Ehlers ist damit einverstanden, daß vor der endgültigen Stellungnahme der Konferenz die ganze Angelegenheit einer kleinen Kommission zur eingehenden Bearbeitung überwiesen wird und die zu fassenden Beschlüsse und Anträge an das Internationale Arbeitsamt und insbesondere den Arbeitnehmervertretern in der paritätischen Kommission eingeschickt werden, welche letztere für deren Durchführung eintreten müsse.

Henson (England) stellt fest, daß gegen den vom Internationalen Arbeitsamt vorgelegten Entwurf ernste Bedenken nicht erhoben werden. Der am meisten umstrittene Punkt sei die Frage der Kinderarbeit. Auf der Konferenz in Genua im Jahre 1920 ist diese Angelegenheit bereits vom internationalen Standpunkt aus diskutiert worden. Es wurde damals nicht nur von Ländern mit einer Schulpflicht bis zu 14 Jahren gesprochen; Redner weist darauf hin, daß auf der Konferenz Länder vertreten waren, wo Schulpflicht nur bis zum 10., 11., 12. und 13. Lebensjahre besteht und Kinder bereits in diesem Alter seemännische Arbeit verrichten. Dies trifft insbesondere in den Ländern des fernen Ostens, in Japan, China und selbst in Griechenland zu. Ein indischer Regierungsvertreter habe ausgeführt, daß sie überhaupt keine Schiffe führen könnten, wenn nicht die Kinder in die Fußstapfen ihrer Väter treten würden. Um die Schulpflicht auf 14 Jahre heraufzusetzen, sei der Widerstand einer Reihe von Ländern zu überwinden. Nach Ansicht des Redners sollten die Kinder bis zu 16. Lebensjahre zur Schule gehen; dies kann aber nicht dadurch erreicht werden, daß man Jugendliche unter 16 Jahren vom Schiffsdienst ausschließt.

Im übrigen spricht sich auch Kollege *Henson* für eine Behandlung des Entwurfs innerhalb einer besonderen Kommission aus.

Eliason (Schweden) befürwortet ebenfalls die Bildung einer kleinen Kommission, weil die Konferenz, ohne das nötige Material zur Hand zu haben, nichts Ersprießliches leisten kann. Seine Organisation ist gegen die Kinderarbeit und wünscht, daß das Mindestalter statt auf 14, auf 16 Jahre festgesetzt wird. Es wäre notwendig, auch noch andere Berufsfragen der Seeleute, wie die Arbeitszeit im allgemeinen, Bemannungsskala, Rettungsboote usw. zu behandeln; die Zeit werde aber zur Diskussion dieser Fragen nicht ausreichen. Redner reicht ferner eine schriftliche Erklärung ein, worin er seinem Bedauern darüber Ausdruck gibt, daß nicht, wie im Oktober 1923 bestimmt worden ist, sämtliche Seeleuteorganisationen aufgefordert

worden sind, Delegierte zu entsenden. Nach seiner Ansicht müsse eine wirkliche Seeleute-Internationale sämtliche Länder umfassen.

Fimmen (Sekretär) meint, daß sich die Kommission über die fraglichen Punkte, die hauptsächlich die Arbeit der Jugendlichen und die Frage des Dienstverhältnisses, speziell der Entlassung betreffen, schnell einigen könne. Er hält es ebenfalls für notwendig, die von seinem Vorredner angeschnittenen Berufsfragen der Seeleute zu behandeln. Eine direkte Ablehnung oder starke Opposition gegen den Entwurf des Internationalen Arbeitsamtes sei nicht laut geworden, weshalb er, falls von der Konferenz keine anderen wichtigen Fragen mehr erhoben werden, vorschlägt, das ganze Material, die Vorlage des Arbeitsamtes sowie die schriftlichen Bemerkungen der Organisationen dem seemännischen Beirat, der seinerzeit in Amsterdam ernannt wurde und auf der Konferenz anwesend ist, vorzulegen und einen Bericht in verschiedenen Sprachen auszuarbeiten, in dem die gewünschten Abänderungsvorschläge und Ergänzungen niedergelegt sind. Dieser Bericht soll dem Internationalen Arbeitsamt und den Arbeitnehmer-Beisitzern mit der Mitteilung unterbreitet werden, daß darin die Meinung der Seeleute-Organisation der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zum Ausdruck gebracht wird.

Auf Veranlassung des japanischen Kollegen teilt Redner mit, daß es richtig ist, daß in asiatischen Ländern Kinder bereits unter 14 Jahren zur See gehen müssen; die in Genua gemachten Ausführungen seien allerdings von Regierungsvertretern gemacht worden; er als Vertreter der japanischen Seeleute-Organisation sei im übrigen vollständig mit den Einwänden gegen die Kinderarbeit einverstanden. Auch seine Organisation kämpft dagegen an, daß japanische Kinder unter 16 Jahren Schiffsarbeit verrichten oder Jugendliche unter 18 Jahren in Maschinenräumen verwendet werden.

Fimmen ist der Meinung, daß bei der Behandlung eines internationalen Gesetzes für Seeleute die Zustände in Japan, Britisch-Indien oder China nicht maßgebend sein dürfen, sondern die in Europa, Amerika oder Australien bestehenden Verhältnisse ins Auge gefaßt werden müssen. Nötigenfalls könnten für Japan oder China Ausnahmestimmungen vorgesehen werden. Es sei einleuchtend, daß die ökonomischen und sozialen rückständigen Verhältnisse asiatischer Länder bei der Festsetzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen europäischer Seeleute nicht als Maßstab dienen können.

Die Konferenz beschloß dann, auf den nächsten Tag eine Sitzung des seemännischen Beirats der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zwecks Ausarbeitung praktischer Vorschläge einzuberufen, die nach einigen Tagen, während die Konferenzen der übrigen Gruppen stattfinden, der Vollkonferenz und nach deren Beschlußfassung dem Allgemeinen Kongreß zur Bestätigung vorgelegt werden sollen.

Fimmen teilt darauf mit, daß sich an der Sitzung des Beirats folgende Vertreter beteiligen werden:

- J. Döring*, Arbeitnehmer-Vertreter in der Paritätischen Maritimen Kommission;
- J. Chapelle*, Vertreter der belgischen Seeleute;
- E. Jacobsen*, Vertreter der dänischen Seeleute;
- E. Ehlers*, Vertreter der französischen Seeleute;
- F. Köhler*, Vertreter der deutschen Seeleute;
- J. Cotter*, Vertreter der englischen Seeleute;
- A. Kievit*, Vertreter der holländischen Seeleute.

Ferner wurde beschlossen, die Genossen Henson, von der National Transport Workers' Federation in Großbritannien, Eliason, Vertreter des schwedischen Seeleuteverbandes und Lundgreen als Vertreter des schwedischen Heizerverbandes zur Sitzung hinzuzuziehen.

Zweiter Tag.
Dienstag, den 5. August 1924.

Beginn der Sitzung vormittags 10 Uhr.

An diesem Tage fand, wie am vorigen Tage beschlossen, eine Sitzung des seemännischen Beirats zwecks Besprechung der Vorlage des Internationalen Arbeitsamtes statt. Es waren folgende Länder vertreten:

Belgien durch J. Chapelle,
Dänemark durch E. Jacobsen,
Frankreich durch E. Ehlers,
Deutschland durch F. Köhler,
England durch J. Cotter,
Holland durch A. Kievit.

Ferner waren anwesend: Genosse Henson als Vertreter der National Transport Workers' Federation in Großbritannien. Genosse Eliason, Vertreter des schwedischen Seeleuteverbandes und Lundgreen als Vertreter des schwedischen Heizerverbandes. Genosse Döring wurde zum Vorsitzenden ernannt.

Die holländische Organisation hatte folgenden Antrag eingereicht:

Vorschläge zur Abfassung einer Resolution, worin die Arbeitnehmer-Vertreter in der Paritätischen Maritimen Kommission beauftragt werden, nachfolgende Änderungen und Ergänzungen des Entwurfes durchzusetzen:

- a) Genaue Festlegung, daß Kinder unter 16 Jahren nicht auf Schiffen und Jugendliche unter 18 Jahren nicht im Maschinenraum verwendet werden dürfen;
- b) Bildung eines Schiffsrats (zusammengesetzt aus der Mannschaft) auf jedem Schiffe zur Wahrung der Seeleute-Interessen in Straf- oder anderen Angelegenheiten, außer nautischen Fragen;
- c) Ein Kapitän ist auf Verlangen eines Konsuls oder einer lokalen Behörde verpflichtet, gestrandete, hilfsbedürftige Seeleute der Nation, welcher sein Schiff angehört, auf Kosten dieses Staates zu einem von diesem zu bestimmenden Tarife heimzubefördern;

- X
- d) Desertion darf nur dann mit Gefängnis bestraft werden, wenn feststeht, daß im Zusammenhang mit der Desertion das Schiff oder die Mitfahrenden in Gefahr gebracht wurden. Dasselbe gilt bei Dienstverweigerung;
 - e) Bei ungerechter Behandlung soll ein Seemann im Auslande das Recht haben, mit Rücksicht auf die Sprachschwierigkeiten die Hilfe eines diplomatischen Vertreters oder Konsuls in Anspruch zu nehmen;
 - f) Gewährung eines Anspruches auf 26wöchige Krankenunterstützung in Höhe von $\frac{1}{2}$ des in Geld bezahlten Lohnes von dem Tage ab, an welchem die Reise beendet ist und der kranke Seemann von Bord geht oder von dem Tage ab, an welchem er in einem ausländischen Hafen zur ärztlichen Behandlung zurückgelassen wird. Bis zu diesen Zeitpunkten ist der volle Lohn zu gewähren;
 - g) Bei Unfällen sind 70% des Gesamteinkommens (der durchschnittlich errechnete Betrag für Barlohn, Beköstigung, Überarbeit usw.) bis zur vollständigen Wiederherstellung auszubehalten. Bei dauernder Erwerbsunfähigkeit ist je nach dem Grade der Verletzung eine dauernde Rente zu gewähren;
Bei Todesfall ist der Witwe eine Pension von 30%, den Waisen von 15% der Heuer zu gewähren, Maximum 60%;
 - h) Der Kapitän darf nur nach Anhörung des Schiffsrats und nach Aufnahme eines Protokolls einen Seemann bestrafen;
 - i) Der Vorentwurf macht es dem Kapitän allzuleicht, Seeleute zu entlassen;
 - k) Es sind Bestimmungen darüber aufzunehmen, in welchen Fällen dem Seemann das Recht zusteht, den Kontrakt zu brechen und der Reeder verpflichtet ist, ihn auf seine Kosten heimzubefördern oder heimzubefördern zu lassen.

W

Die Sitzung hat jedoch beschlossen, diesen Antrag nicht zu behandeln, sondern einfach die Vorlage des Internationalen Arbeitsamtes als Grundlage für die Diskussion zu nehmen.

Alter der Seeleute.

An der sich anschließenden Diskussion beteiligten sich sämtliche Vertreter. Die schwedischen und holländischen Organisationen beantragten Heraufsetzung der Altersgrenze von 14 auf 16 Jahre, was von den englischen Vertretern stark bekämpft wurde. Es wurde beschlossen, den in der Vorlage enthaltenen Wortlaut anzuerkennen und die Anträge der deutschen und dänischen Organisationen betr. Artikel 3 und 6 anzunehmen. Ferner wurde der Beschluß gefaßt, die Beseitigung des Artikels 5 sub. b vorzuschlagen. Auf Antrag der schwedischen Vertreter soll eine Bestimmung aufgenommen werden, die Frauenarbeit auf allen Schiffen, mit Ausnahme von Schiffen, die Passagiere befördern, verbietet.

Befähigung.

Die Anträge der französischen und englischen Organisationen betr. Artikel 9 sub. 3 und Artikel 10 sub. 1 werden nach kurzer Debatte angenommen. In bezug auf letzteren wurde vom Genossen Eliason hervorgehoben, daß diese Bestimmung für Schweden unpraktisch wäre, da z. B. auch englische Seeleute die Kommandos der schwedischen Offiziere verstehen, weil sämtliche Offiziere englisch sprechen.

Anstellungsvertrag.

Sämtliche Anwesenden hielten eine Kontraktdauer von 2 Jahren für zu lang. Durch Annahme des Antrags der französischen Organisation, worin eine Herabsetzung der Vertragsdauer von 2 Jahren auf 1 Jahr gefordert wurde, ist der Antrag der deutschen Organisation auf Herabsetzung auf 1½ Jahre abgelehnt worden.

Zu *Artikel 19* wurde der Antrag des deutschen Verbandes mit nachstehendem weiteren Zusatz angenommen:

„Falls in irgend einem Hafen die Mannschaft eines Schiffes ergänzt werden muß, darf das Schiff den Hafen nicht früher verlassen, als bis die Ergänzung erfolgt ist.“

Zu *Artikel 21* wurde der Antrag des englischen Verbandes angenommen.

Lösung des Vertragsverhältnisses.

Artikel 25. Der Antrag des deutschen Verbandes wurde angenommen mit der Abänderung, daß die Kündigung des Feuervertrages innerhalb 12 Stunden nach Ankunft oder 12 Stunden vor Verlassen des Hafens zu erfolgen hat.

Entlassung.

Über *Artikel 28, 29 und 30* des Entwurfes fand eine eingehende Diskussion statt. Allgemein wurde die Notwendigkeit einer genaueren Erläuterung des Begriffes „schwerer Verstoß gegen die Disziplin“ und „Vergehen“ betont und befürchtet, daß bei der Fassung des Artikels dem Kapitän Gelegenheit zu willkürlichem Vorgehen gegeben sei. Es wurden jedoch keine definitiven Abänderungsvorschläge beantragt. Ferner wurde die Forderung auf Einsetzung von Seeleuteausschüssen an Bord der Schiffe erhoben, um willkürliche Handlungen seitens der Vorgesetzten zu vermeiden. Die englischen Vertreter wandten sich gegen die Einsetzung von Seeleute-Ausschüssen, da sich diese in ihrem Lande als ungeeignet erwiesen hätten. Es sei ihres Ermessens Aufgabe der Organisation, gegen ungerechtfertigte Entlassungen aufzutreten. Der französische Vertreter erklärte, daß auch seine Organisation nicht die besten Erfahrungen gemacht habe, aber das sei kein Grund, ein hohes Prinzip wie dasjenige des Mitbestimmungsrechtes ohne weiteres aufzugeben.

Heimförderung.

Die betr. Artikel 31 gestellten Anträge der deutschen, dänischen, französischen und englischen Organisation wurden angenommen.

Anwerbung farbiger Seelente, die unter den Heuersätzen arbeiten.

Auf Antrag der englischen Vertreter wurde beschlossen, die Aufnahme eines weiteren Artikels (Artikel 40) mit folgendem Wortlaut zu fordern:

„Die Bestimmungen der Kapitel II bis V bzw. Artikel 3 bis 39 mit Ausnahme der Artikel 11, 12, 13 und 14 finden Anwendung auf die Seelente aus China, Indien und Somali.“

Ferner wurde beschlossen, dem am 10. August wieder zusammentretenden Kongreß eine Resolution über den Achtsturentag vorzulegen und zu beantragen, sämtliche vorgeschlagenen Abänderungen und Zusatzanträge dem Internationalen Arbeitsamt zu unterbreiten.

Sonntag, den 10. August 1924.

Beginn der Sitzung vormittags 10.30 Uhr.

An diesem Tage wurde die letzte Sitzung zwecks Entgegennahme des Berichtes des Beirats abgehalten. Es waren folgende Vertreter anwesend:

Land	Name der Organisation	Delegierte
Belgien	Abteilung Seeleute des Transportarbeiter-Verbandes	Nicht vertreten
Dänemark	Verband der Heizer	E. Jacobsen A. Götsche
Deutschland	Reichsabteilung Seeleute des Deutschen Verkehrsbundes	F. Köhler J. Murer Voss
Frankreich	Seeleute-Föderation	F. Chachuat
Großbritannien	Transportarbeiter-Föderation	J. Henson
	Vereinigter Seeleute-Verband	J. Cotter J. Lewis J. McKinlay
Holland	Abteilung Seeleute des Transportarbeiter-Verbandes	A. Kievit
Norwegen	Matrosen- und Heizer-Verband	E. Jacobsen
Schweden	Heizer-Verband	Sven Lundgreen K. Elmén
	Seeleute-Verband	N. Olsson W. Eliason

Ferner *Edo Fimmen*, Generalsekretär und Sekretär der Abteilung Seeleute der I. T. F.

* * *

Fimmen erstattet folgenden Bericht über die Arbeiten des Beirats, der am Dienstag den ganzen Tag zusammen war.

**Abänderungsvorschläge und Ergänzungen
zu dem Entwurf einer internationalen Seemannsordnung
des Internationalen Arbeitsamtes.**

Teil II.

Kapitel I.

Das Alter der Seeleute.

Von *Artikel 3* ist der letzte Satz zu streichen, da auch auf Schiffen, auf denen nur Mitglieder ein und derselben Familie fahren, die Arbeit von Kindern unter 14 Jahren verboten werden muß.

In *Artikel 5* ist das sub. a) angeführte ebenfalls zu streichen. Auch für Schiffe, die auf andere Weise als durch Dampf fortbewegt werden, soll *Artikel 4* Geltung haben.

Artikel 6 ist ganz zu streichen.

Da nach *Artikel 4* Personen unter 18 Jahren im Heizraum als Trimmer oder Heizer nicht beschäftigt werden dürfen, ist nicht einzusehen, warum im Falle *Artikel 6* von der Bestimmung des *Artikels 4* eine Ausnahme gemacht werden soll.

Ferner ist diesem Kapitel ein *Artikel* hinzuzufügen, wonach die Arbeit von Frauen auf allen Schiffen verboten wird, ausgenommen Schiffe, die Passagiere mitführen.

Kapitel II.

Befähigung.

Artikel 9 sub. 3. Diesem Absatz ist folgende Bestimmung hinzuzufügen:

„Wenn der Schiffsmann bei Nachuntersuchung in einem Hafen für untauglich befunden wird und das Schiff verlassen muß, hat der Reeder neben Zahlung der Heuer für den Rücktransport zum Abgangshafen zu sorgen.“

In *Artikel 10* sub. 1 ist festzulegen:

„Von der Schiffsbesatzung müssen mindestens 90% die Sprache des Landes, unter dessen Flagge das Schiff fährt, soweit verstehen, daß sie die Befehle der Schiffsleitung in dieser Sprache auszuführen vermögen.“

Teil III.

Kapitel II.

Artikel 18 sub. 1 ist dahin zu ändern, daß Kontrakte höchstens auf die Dauer von einem Jahre abgeschlossen und nur in einem Zeitraum von 30 Tagen vor ihrem Ablauf wieder erneuert werden dürfen.

Dem Artikel 19 sind folgende Bestimmungen einzufügen:

1. Falls in irgend einem Hafen die Mannschaft eines Schiffes ergänzt worden muß, darf das Schiff den Hafen nicht früher verlassen, als bis die Ergänzung erfolgt ist.

2. Die Kündigungsfristen und die sonstigen Bedingungen über die Lösung des Heuervertrages müssen für beide Teile gleich sein.

Artikel 21 ist mit folgendem Zusatz zu versehen:

„Der Kapitän ist verpflichtet, der Schiffsmannschaft bei Beginn jeder Reise den Inhalt des Heuervertrages zur Kenntnis zu bringen. Eine beglaubigte Abschrift des Heuervertrages ist an Bord des Schiffes an einer von der Mannschaft leicht ersichtlichen Stelle anzubringen.“

Teil IV.

Dem Artikel 25 ist folgender Absatz anzufügen:

„Befindet sich das Schiff in einem Hafen des Heimatlandes, so steht es beiden Teilen frei, von dem Heuervertrag zurückzutreten. Die Kündigung des Heuervertrages muß in diesem Falle innerhalb 12 Stunden nach Ankunft oder 12 Stunden vor Verlassen des Hafens erfolgen.“

Teil V.

Kapitel. I.

Artikel 31. Nach dem englischen Text der Vorlage des Internationalen Arbeitsamtes soll die Rückbeförderung des Seemanns erfolgen ohne eine klare Bestimmung darüber, daß die Kosten für Verpflegung, Beförderung des Gepäcks und Fortzahlung der Heuer durch die Reeder getragen werden müssen. Es muß daher diese Verpflichtung den Reedern auferlegt und vor allem die Fortzahlung der Heuer bis zum Eintreffen in dem Abgangshafen gefordert werden.

* * *

Es wird beantragt, einen neuen Artikel 40 anzufügen mit folgendem Wortlaut:

„Die Bestimmungen der Kapitel II bis V bzw. Artikel 3 bis 39 mit Ausnahme der Artikel 11, 12, 13 und 14 finden Anwendung auf die Seeleute aus China, Indien und Somali.“

Resolution.

Die internationale Konferenz der Seeleute, die am 4., 5. und 10. August in Hamburg ihre Tagung abgehalten hat, beschloß, dem Internationalen Arbeitsamt folgenden Antrag zu unterbreiten mit dem Ersuchen, für die Verwirklichung mit Nachdruck einzutreten.

Antrag.

Auf allen Seeschiffen wird zum Zwecke der Wahrung der Interessen der Schiffsmannschaften gegenüber dem Reeder eine Mannschftsvertretung eingesetzt.

Begründung.

Die Schiffsbesatzung befindet sich im Gegensatz zu den Angestellten und Arbeitern eines Betriebes am Lande schon dadurch im Nachteil, daß sie während der Dauer der Reise, die oft viele Monate dauert, ihre Arbeitsstelle nicht verlassen, in vielen Fällen mit der Außenwelt überhaupt nicht in Verbindung treten kann. Die Schiffsmannschaft ist während der Reise der Befehlsgewalt, also der Willkür der Kapitäne unterstellt und ausgesetzt. Es erscheint daher kein unbilliges Verlangen, daß die Schiffsbesatzung auch während der Reise und im Hafen dem Kapitän als dem Vertreter des Reeders gegenüber ihre berechtigten Ansprüche geltend machen kann, und daß ihr in bestimmten Fällen und in bestimmten Grenzen ein gewisses Mitbestimmungsrecht eingeräumt wird.

Das Mitbestimmungs- bzw. Mitberatungsrecht soll Anwendung finden bei:

1. Verlassen des Schiffes bei Schiffbruch;
2. Untersuchungen über Seetüchtigkeit des Schiffes;
3. Kontrolle über Verpflegung an Bord (Kürzung der Rationen usw.);
4. Degradierung von Seeleuten;
5. Entlassung wegen Dienstvergehen;
6. Durchsuchung der Ausrüstung.

Neben der Wahl der vorgenannten Vertretung legen wir ein Reglement als Unterlage für die Beratung bei und ersuchen nochmals um wohlwollende Prüfung und Unterstützung.

* * *

Wahlordnung für den Schiffsrat auf Kauffahrteischiffen.

§ 1.

Auf Kauffahrteischiffen mit mehr als sieben Mann Besatzung ist ein Schiffsrat nach Maßgabe dieser Verordnung zu bilden.

§ 2.

Der Schiffsrat besteht:

1. auf Schiffen von mindestens sieben und nicht mehr als fünfzig Mann Besatzung aus je einem Vertreter der Schiffsoffiziere, des Deckpersonals und des Maschinenpersonals;
2. auf Segelschiffen jeder Größe von mehr als sieben Mann Besatzung aus einem Vertreter der Schiffsoffiziere und zwei Vertretern der Mannschaft;
3. auf Dampf- oder Motorschiffen von mehr als fünfzig Mann Besatzung aus je einem Vertreter der Schiffsoffiziere, des Deckpersonals, des Maschinenpersonals, sowie des Verpflegungs- und Bedienungspersonals und einem zweiten Vertreter derjenigen dieser vier Gruppen, welche die stärkste Kop fzahl aufweist.

§ 3.

Die Wahl des Schiffsrates hat vor Antritt der Reise bei Gelegenheit einer Generalanmusterung zu erfolgen.

§ 4.

Sobald die Hälfte der Anzumusternden den Dienst an Bord angetreten hat, hat der Kapitän oder sein Stellvertreter unverzüglich einen Wahlvorstand zu bestellen. Der Wahlvorstand wird ebenso zusammengesetzt wie der zu wählende Schiffsrat und übt bis zur Einsetzung des Schiffsrats dessen Tätigkeit aus. Der Wahlvorstand wählt sich einen Vorsitzenden.

§ 5.

Der Kapitän hat dem Wahlvorstand den Termin der Generalanmusterung mindestens 48 Stunden vorher aufzugeben. Sofort nach Empfang dieser Mitteilung hat der Wahlvorstand durch Anschlag in den Mannschaftsräumen zur Abgabe von Wahlvorschlägen aufzufordern.

§ 6.

Wahlberechtigt ist, wer das 18. Lebensjahr vollendet hat. Wählbar ist, wer das 24. Lebensjahr vollendet hat und drei Jahre zur See gefahren ist. Der Gewählte muß der Gruppe angehören, von der und für die er gewählt ist.

§ 7.

Der Wahlvorstand ist wählbar.

§ 8.

Die Wahlvorschläge sind von jedem Wahlkörper für ein Mitglied des Schiffsrats und zwei Stellvertreter schriftlich zu machen und von zwei Mitgliedern des betreffenden Wahlkörpers zu unterzeichnen. Auf dem Wahlvorschlag hat der Vorgeschlagene zu erklären, wie alt er ist, wie lange er zur See gefahren hat und daß er die Wahl annimmt.

§ 9.

Die Wahl ist eine namentliche. Eine Listenwahl findet nicht statt. Wählbar ist, wer in einem der eingereichten Wahlvorschläge der betreffenden Gruppe aufgenommen ist. Die Wahlvorschläge sind bis zum Mittag des Tages vor der Anmusterung dem demselben Wahlkörper angehörenden Mitglied des Wahlvorstandes einzureichen.

Der Wahlvorstand tritt um 12 Uhr mittags des der Anmusterung vorhergehenden Tages zusammen. Er prüft, ob nach den gemachten Angaben der Vorgeschlagene wählbar ist und sucht zunächst auf die Ergänzung eines beanstandeten Wahlvorschlages hinzuwirken. Er übermittelt die Wahlvorschläge alsdann dem Seemannsamt.

§ 10.

Die Wahlvorschläge sind vor und während der Anmusterungshandlung im Lokal der Anmusterung auszuhängen. Der Wahlvorstand ist verpflichtet, sich jeweils durch ein Mitglied bei der Wahlhandlung vertreten zu lassen.

Die Wahl erfolgt bei Anmusterung und wird von dem Musterungsbeamten geleitet. Dieser übergibt dem Wähler einen amtlichen Wahlumschlag, in den der Wähler seinen Wahlzettel steckt und den der Wähler dann in den für seine Gruppe bestimmten Schlitz des drei- bzw. vierteiligen Wahlkastens wirft. Der Musterungsbeamte trägt die Personen, die ihr Wahlrecht ausgeübt haben, in eine Liste ein.

§ 11.

Der Musterungsbeamte schließt die Wahlhandlung, wenn die Generalmusterung infolge Anmusterung sämtlicher Personen der Schiffsbesatzung beendet ist. Muß die Generalmusterung mangels Anwesenheit weiterer Personen der Schiffsbesatzung unterbrochen werden, so kann der Musterungsbeamte die Wahlhandlung schließen, nachdem mindestens vier Fünftel der Angehörigen jeder Gruppe angemustert sind. Nach Schluß der Wahl werden die Einwurfstellen des Wahlkastens vom Musterungsbeamten amtlich verschlossen und der Wahlkasten wird zusammen mit den Wahllisten durch das Seemannsamt an Bord geschafft.

§ 12.

Die Feststellung des Wahlergebnisses erfolgt sobald als möglich an Bord durch den Wahlvorstand in Anwesenheit des Kapitäns oder seines Stellvertreters. Das Ergebnis wird durch Aushang vom Wahlvorstand bekannt gegeben und von dem Kapitän oder seinem Stellvertreter gegenzeichnet.

§ 13.

Das Amt eines Mitgliedes des Schiffsrates ist ehrenamtlich und unentgeltlich auszuüben.

§ 14.

Auf Schiffen mit nicht mehr als dreißig Wahlberechtigten ernennt der Musterungsbeamte vor Beginn der Anmusterung den Wahlvorstand und veranlaßt diesen, während der Anmusterung die Vorschläge zu formulieren. Auf Schiffen mit bis zu fünfzehn Wahlberechtigten wird ein Wahlvorstand nicht bestellt und die Wahl durch Zuruf dem Anmusterungsbeamten zu Protokoll erklärt.

§ 15.

In den im § 14 erwähnten Fällen ist das Wahlergebnis vom Musterungsbeamten unmittelbar nach der Anmusterung festzustellen und eine Bescheinigung darüber dem Vertreter der Reederei auszuhändigen.

§ 16.

Bei im Ausland stationierten Schiffen erfolgt die Wahl nach den vorhergehenden Vorschriften unter Leitung des Konsuls.

§ 17.

Beträgt die Zahl der an Bord befindlichen Schiffsleute mindestens zwanzig, so ist ein Schiffsrat schon dann zu wählen, wenn die Zahl der Wahlberechtigten mindestens fünf beträgt.

§ 18.

Eine Nebenwahl soll stattfinden, wenn:

1. ein Mitglied mit beiden Stellvertretern weggefallen ist,
2. mehr als 60% der ursprünglichen Wähler ausgeschieden sind und mindestens fünf Schiffsleute den Antrag auf Neuwahl stellen.

§ 19.

Die Kosten der Umschläge, Wahlzettel und Wahlkasten trägt der Reeder.

§ 20.

Vorsätzliche oder fahrlässige Verletzung der vorstehenden Bestimmungen durch den Kapitän oder seinen Stellvertreter, den Wahlvorstand oder den Musterungsbeamten oder denjenigen, der die Aushänge von Wahlvorschlägen ablöst oder unbefugt Aushänge anheftet, soll unter Strafe gestellt werden.

§ 21.

Nach dem Inkrafttreten dieser Wahlordnung hat jedes Schiff, sofern es inländische Häfen berührt, innerhalb der nächsten sechs Monate eine Generalmusterung vorzunehmen. Kehrt das Schiff erst später als innerhalb sechs Monaten in einen Hafen des Heimatlandes zurück, so hat es spätestens bei seiner Rückkehr die Generalmusterung vorzunehmen. Vom Tage des Inkrafttretens dieser Bestimmungen bis zur Wahl des Schiffsrates übernimmt der etwa an Bord befindliche Verpflegungsausschuß die Rechte und Pflichten des Schiffsrates.

* * *

Dieser Bericht wurde angenommen, nachdem der Vertreter der schwedischen Seeleute, Genosse *Eliason*, folgende Erklärung abgegeben hatte:

„In bezug auf das Alter der Seeleute weicht meine Auffassung von derjenigen der Mehrheit der Kommission ab. Der Wunsch auf Heraufsetzung des Mindestalters der Seeleute im Deckdienst von 14 auf 16 Jahre wird meines Wissens sowohl von den älteren Seeleuten, wie von den Offizieren gehegt. Die Seeleute begründen dies damit, daß wegen der niedrigen Altersgrenze zu viel jugendliche Arbeitskräfte herangezogen würden. Dadurch würde die Arbeit der älteren Seeleute erschwert, weil sie den Jüngeren beistehen müssen. Die Offiziere behaupten, daß nicht genügend gearbeitet werde und dadurch das Fahrzeug in Gefahr gerate. Die Vorlage entspricht nicht dem Wunsche der Mehrheit der Seeleute, weshalb wir den Antrag in der vorliegenden Form nicht unterstützen dürfen. Die Annahme des Antrages würde auch bedeuten, daß wir zugeben, was die Reeder stets behaupten, nämlich daß der Seeleuteberuf ein Beruf für Jugendliche sei. Wir Seeleute sind der Meinung, daß der Seeleuteberuf als ein Beruf für erwachsene Männer betrachtet werden soll. Ich schlage deshalb vor, daß die Konferenz die Forderung aufstellt, daß das Mindestalter für Deckpersonal auf 16 Jahre festgesetzt wird.“

Ansprüche auf Schadenersatz bei Unfällen.

Über diesen Punkt fand eine Diskussion zwischen den englischen, deutschen und holländischen Vertretern statt, worauf nachstehende Resolution abgefaßt und gutgeheißen wurde:

Resolution betr. die Entschädigungsansprüche bei Unfällen.

„Die Seelentevertretung in der paritätischen maritimen Kommission des Internationalen Arbeitsamtes ist zu ersuchen, die Annahme eines internationalen Standards für die den von Unfällen betroffenen Seeleuten zu gewährende Entschädigung zu beantragen, wobei die englische Entschädigungsskala als Mindestbasis zugrunde zu legen ist.

Ferner ist zu beantragen, daß die Seeleute gegenüber allen Schiffseigentümern, gleichgültig wo das Schiff registriert ist, zur Erhebung von Entschädigungsansprüchen berechtigt sind.“

Es stellte sich dabei heraus, daß die englischen Seeleute in bezug auf Unfallentschädigung in gleicher Weise wie die Industriearbeiter behandelt werden.

Strafbestimmungen.

Auf Vorschlag des Genossen *Cotter* wurde nachstehende Resolution angenommen:

Resolution betr. die Strafbestimmungen für Seeleute.

„Hinsichtlich der Punkte, welche die Geldbußen und sonstigen Strafen für Seeleute betreffen, sollen zu dem der Paritätischen Maritimen Kommission des Internationalen Arbeitsamtes vorliegenden Entwurf keine Anregungen gemacht werden, da die Internationale Seeleutekonferenz der Meinung ist, daß für die Seeleute allein die Zivilgesetze des Landes, unter dessen Flagge das Schiff fährt, in Anwendung zu kommen haben.“

Chachuat (Frankreich) beantragt die Annahme folgender Resolution, die einstimmig gutgeheißen wurde:

Resolution über den Achtstundentag.

„Von der Erwägung ausgehend,

daß Artikel 13 des Versailler Friedensvertrages den achtstündigen Arbeitstag oder die 48stündige Arbeitswoche vorsieht,

daß die Seeleute ohne Ansehen ihrer Verwendungsart das gleiche Recht auf Verbesserung ihrer Lebenslage haben wie die Arbeiterklasse zu Lande,

daß die allgemeine Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche an Bord der Schiffe der vertragschließenden Länder eine Beeinträchtigung des Schifffahrtgewerbes nicht zur Folge haben kann,

beschließen und verpflichten sich die vom 4. bis 11. August in Hamburg unter Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation versammelten Vertreter der Seeleute-Organisationen,

von ihren Regierungen die gesetzliche Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche zu verlangen und sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, daß die Vorbedingungen zu einer alsbaldigen internationalen Verwirklichung geschaffen werden.“

Er erinnert daran, daß im Jahre 1926 eine Arbeitskonferenz tagen soll, welche sich mit Seeleutefragen beschäftigen wird. Da die Zeit für geeignet erscheint, eine internationale Aktion für die Durchführung des Achtstundentages im Schifffahrtgewerbe einzuleiten, beantragt er, daß sowohl für die Internationale Transportarbeiter-Föderation wie für die Vertreter in der Paritätischen Maritimen Kommission und die angeschlossenen Organisationen diese Arbeitskonferenz früher abgehalten werden soll.

Fimmen weist darauf hin, daß es nicht genügt, wenn wir uns an die Regierungen und an das Internationale Arbeitsamt wenden; Aufgabe der Organisationen sei es, auf die Reeder ihres Landes einen entsprechenden Druck auszuüben.

Der Vorsitzende, Kollege Döring, schloß die Konferenz nachmittags 1 Uhr, nachdem *Fimmen* beauftragt wurde, dem Allgemeinen Kongreß über die Arbeiten der Konferenz Bericht zu erstatten.

Sprechregister.

	Seite
Bidegaray (Französische Eisenbahner, Mitglied des Exekutivkomitees der I. T. F.)	76, 91, 100, 115, 118, 119, 123, 124
Bratschi (Schweizerische Eisenbahner)	121, 122
Brautigam (Holländische Transportarbeiter, Mitglied des Ausschusses der I. T. F.)	130, 150
Breunig (Deutsche Eisenbahner)	127
Brodecky (Tschechische Eisenbahner)	70, 119
Bromley (Englisches Lokomotivpersonal)	63, 68, 99, 118
Bruyn, De (Belgische Eisenbahner)	48
Büchi (Schweizerische Transportarbeiter)	136, 139
Chachuat (Französische Seeleute)	49, 113, 165
Chalmet (Belgische Straßenbahner)	54
Chapelle (Belgische Transportarbeiter)	73
Cotter (Englische Transportarbeiterföderation u. Vereinigter Seemannsverband)	48, 53, 68, 100, 149, 165
Cramp (Englische Eisenbahner)	26, 54, 63, 98, 120
Döring (Deutsche Transportarbeiter, Mitglied des Exekutivkomitees der I. T. F.)	55, 65, 111, 149, 166
Ehlers (Französische Seeleute)	150
Eliason (Schwedische Matrosen)	151, 164
Fimmen (Generalsekretär der I. T. F.)	25, 27, 28, 48, 67, 72, 105, 113, 142, 143, 152, 159, 166
Fladeby (Norwegische Transportarbeiter)	99
Forstner (Österreichische Transportarbeiter)	54, 103, 135
Franzén (Schwedische Eisenbahner)	116
Gill (Englische Eisenbahnangestellte)	91
Glöckl (Deutsche Transportarbeiter)	138
Goldin (Eisenbahner Palästinas)	119
Grosset (Französische Transportarbeiter)	135, 138
Grünzner (Deutsche Eisenbahner in der Tschechoslowakei)	55, 111
Quen, Le (Französische Eisenbahner)	26, 55, 97, 104, 105
Guinchard (Französische Transportarbeiter)	26, 47, 50, 53, 69
Hähnel (Deutsche Transportarbeiter, Ortsgruppe Hamburg)	17
Henson (Englische Transportarbeiterföderation)	50, 151
Hirst (Englischer Transportarbeiterverband)	138
Jochade (Deutsche Eisenbahner)	67, 71, 108
Jouhaux (Vizepräsident des Internationalen Gewerkschaftsbundes)	75
Köhler (Reichsabteilung Seeleute des Deutschen Verkehrsbundes)	150
Dr. Lampl (Vertreter der Stadt Altona)	18
Lindley (Schwedische Transportarbeiter, Mitglied des Exekutivkomitees der I. T. F.)	99, 107, 132, 139
López (Eisenbahner Argentiniens)	94
Marchbank (Englische Eisenbahner)	70, 120
Dr. Matthaei (Vertreter der Stadt Hamburg)	18
Maxamin (Polnische Eisenbahner)	121
Moltmaker (Holländische Eisenbahner, Mitglied des Ausschusses)	113, 116, 118, 123, 124, 126
Nase (Deutsche Transportarbeiter in der Tschechoslowakei)	110
Nathans (2. Sekretär der I. T. F.)	122, 123, 125
Reitz (Deutsche Transportarbeiter)	133, 139
Rettig (Deutsche Transportarbeiter)	137
Rudolph (Deutsche Transportarbeiter)	109
Sardelli (Italienische Straßenbahner)	70, 96, 123
Scheffel (Deutsche Eisenbahner)	26, 64, 98, 112
Schumann (Deutsche Transportarbeiter)	48, 69, 73, 93, 99
Seiffert (Deutsche Transportarbeiter)	129, 130
Somers (Belgische Transportarbeiter)	96
Tillett (Englischer Transportarbeiterverband)	27, 48, 51, 101
Tomschik (Österreichische Eisenbahner, Mitglied des Exekutivkomitees der I. T. F.)	51
Vignaud (Französische Hafenarbeiter)	129
Walkden (Englische Eisenbahnangestellte)	65, 119
Williams (Englische Transportarbeiterföderation, Präsident der I. T. F.)	17, 19, 25, 26, 27, 28, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 55, 63, 66, 68, 69, 73, 74, 75, 76, 92, 96, 99, 100, 103, 104, 105, 111, 112, 115, 116, 128, 130, 131, 142

Inhalts-Übersicht.

Allgemeiner Kongreß.	Seite
Tagesordnung	3
Delegiertenliste	4
Eingebrachte Anträge	11
Eröffnung des Kongresses	17
Begrüßungsansprachen	17, 18, 75
Eröffnungsrede des Präsidenten	19
Geschäftliche Mitteilungen und Mandatprüfung	25, 67
Wahl des Büros	25
Geschäftsordnung	25
Referat über die internationale Lage u. Resolution über die Weltlage 28, 47, 92, 104	51, 53
Festsetzung der Beiträge	55, 63, 65
Referat über die Aufrechterhaltung des Achtstundentages	66
Behandlung der eingebrachten Anträge	68
Behandlung des Tätigkeits- und Kassenberichts	76, 91
Referat über die Sozialisierung der Verkehrsmittel	92
Sitz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation	92, 103, 111
Wahl des Generalrats	105
Bericht der Seeleutekonferenz	105
Bericht der Hafentarbeiterkonferenz	107
Bericht der Kraftfahrerkonferenz	108, 110
Bericht der Binnenschifferkonferenz	109
Wahl der Sekretäre	112
Wahl des Exekutivkomitees	115
Wahl des nächsten Kongreßortes	115
Schluß des Kongresses	115

Spezialkonferenzen.

Protokoll der Eisenbahnerkonferenz	118—127
Protokoll der Hafentarbeiter-Sektion	128—131
Bericht über die Sonderkonferenz der Chauffeure	132—139
Bericht über den Kongreß der Abteilung Seeleute	140—166

Verzeichnis der vom Kongreß angenommenen Resolutionen.

Die Vereinigten Staaten Europas	49
Beitragspflicht	52
▶ Achtstundentag	62, 65
Jahrbuch der I. T. F.	66
Sozialisierung der Transportmittel	91
• Weltlage	92
Achtstundentag für Seeleute	105
Beirat für Hafentarbeiter	105
Programm für Hafentarbeiter	106
Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffern mit Ladearbeiten	106
Programm für Kraftfahrer	107
Koalitionsrecht und -freiheit der Eisenbahner	108
Förderung der Gewerkschaftsbewegung im Orient	108
Verbreitung der I.T.F.-Veröffentlichungen	108
Nachrichtendienst	109
Beschlüsse der Internationalen Arbeitskonferenzen bezügl. der Binnenschiffer	109
Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt	110

Veröffentlichungen der I. T. F.

Mitteilungsblatt

erscheint monatlich in deutscher, englischer, französischer und spanischer Sprache (12—16 Seiten).

Pressebericht

erscheint zweiwöchentlich in deutscher, englischer, französischer, holländischer und schwedischer Sprache (4—6 Seiten Maschinenschrift).

Sonstige Veröffentlichungen.

I. T. F.-Dokumente.

- Nr. 1.* Löhne, Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in Österreich, Holland, Schweden und Belgien (erschienen 1921).
- Nr. 2.* Löhne, Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter in Großbritannien, Schweden und Holland (erschienen 1921).
- Nr. 3.* Eindrücke in Sowjetrußland, von Robert Williams (1921).
- Nr. 4.* Stand des Eisenbahnbetriebs und der Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in Deutschland (erschienen 1921).
- Nr. 5.* Die Britische Transportarbeiter-Föderation und die Tripelallianz, von Robert Williams (erschienen 1921).
- Nr. 6.* Der große französische Eisenbahnerstreik im Mai 1920, von Marcel Bidegaray (1921).
- Nr. 7.* Löhne, Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen in europäischen Häfen (Deutschland, Großbritannien, Holland, Belgien) 1922.

Neue Dokumenten-Serie.

1. Die automatische Kuppelung im Eisenbahnbetrieb.
2. Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Schweden, Spanien, Holland, Dänemark, Großbritannien und die Schweiz).

Kongreßberichte und dergl.

Berichte über die Internationalen Transportarbeiterkongresse von Amsterdam, April 1919; Kristiania, März 1920; Gent, April 1921; Wien, Oktober 1922; Hamburg, August 1924.
Bericht über den Internationalen Eisenbahnerkongreß von London, November 1920.
Berichte über die Internationalen Seeleutekongresse von Hamburg, Januar 1922; London, Mai 1923; Amsterdam, Oktober 1923.
Geschäfts- und Kassenberichte über die Jahre 1921 und 1922/23.

Broschüren.

Wesen, Ziel und Streben der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, von N. Nathans, Zweiter Sekretär der I. T. F. (1922).

Adreßbüchlein

enthaltend die Adressen aller bekannten Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Seeleuteverbände (1924).