

BERICHT

über den

Internationalen Transportarbeiter-Kongreß

abgehalten in Paris

vom 15. bis 21. September 1926

im Gebäude der Berufsvereinigung der Zivilingenieure
Frankreichs (Société des Ingénieurs Civils de France)

ITF



ACK 0-15173

Amsterdam 1927

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Tagesordnung

1. Begrüßungsansprachen des Empfangskomitees.
2. Eröffnungsrede des Vorsitzenden der I. T. F.
3. Wahl des Kongreßbüros.
4. Mandatprüfung.
5. Festsetzung der Geschäftsordnung.
6. Geschäftsbericht des Exekutivkomitees.
7. Kassenbericht.
8. Der Kampf im englischen Bergbau. Referent: Edo Fimmen.
9. Eingebraachte Anträge.
10. Satzungsänderung.
11. Festsetzung der Beiträge.
12. Sitz der I. T. F.
13. a) Wahl der Länder, die Vertreter in Generalrat und Exekutivkomitee entsenden.
b) Wahl des Generalrats und der Ersatzmitglieder.
c) Wahl des Exekutivkomitees.
d) Wahl der Sekretäre.
14. Bestimmung des Landes, in welchem der nächste Kongreß stattfinden wird.

Inhaltsübersicht und Rednerverzeichnis befinden sich am Schlusse dieses Berichtes.

Delegiertenliste

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Belgien	Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. (Eisenbahner)	56 000	A. Paulis P. Ackermans
	Belgische Transportarbeitersbond	23 667	J. Chapelle K. Apers Em. de Bisschop H. van Eyken
	Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux (Kleinbahner und Straßenbahner)	11 000	S. Romain Th. Talbot A. Valet
Bulgarien	Union des Cheminots bulgare (Eisenbahner)	4 386	N. Issaïeff
Dänemark	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	9 292	Ch. Pedersen Th. Skov
	Dansk Lokomotivmands Forening	1 970	R. Lillie S. Jensen*) N. Th. Brix*) J. Böyesen*)
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Gewerkschaftsverband)	27 096	C. Drejer Th. Pedersen Joh. Nielsen E. Förgenson J. C. Larsen*) E. Jensen*)
	Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	2 000	E. Jacobsen
Deutschland	Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	198 000	F. Scheffel H. Jahn L. Breunig C. Wiechmann F. Gückel Mönnikes Schacher Wegener

*) (liste

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Deutschland	Deutscher Verkehrsbund	289 455	O. Schumann H. Reder A. Schmahl K. Lindow H. Rudolph A. Reitz H. Rathmann Fr. Lambrecht A. Reissner Joh. Seiffert Fr. Köhler
	Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands	5 000	H. Klebe W. Bansenmer*) K. Balleng*) Fr. Rusch*)
Finnland	Suomen Kuljetustyöläisten Liitto (Transportarbeiter)	5 181	E. Jokela
Frankreich	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de protectorat (Eisenbahner)	50 000	J. Jarrigton Badinot Coudun Quertelet de Payan Liaud Bruge*) Sauvé*) Message*) de Kedelleau*) Durup*) Rappet*) Carpentier*) Blanc*) Brugnot*)
	Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)	15 040	J. Guinhard Lesouple Molard Mazaud*) Jaccoud*) Damour*) Croched*) Fénari*) Grosset*) Bardollet*) Joubert*) Libert*) Lecomte*) Gallois*) Berthon*) Lauze*) Quinio*) Balague*) Lambert*)

*) Gäste

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Frankreich	Fédération Nationale des Ports & Docks et des Transports et Manutentions des Fleuves & Villes de France et des Colonies (Hafenarbeiter)	10 511	Manot Filliol E. Vignaud Mamessier*) Chaintreuil*) Gally*) Lorthiois*) Thomas*) Laval*) Prampart*) Advenant*) Hervé*) Reyre*)
Gross- britannien	The National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	398 000	J. Ryan J. Henderson W. Dobbie
	Railway Clerks' Association of Great Britain and Ireland (Eisenbahnangestellte)	66 130	T. H. Gill, J. P. H. Chadwick A. Moss W. J. Finch L. F. Bottomley G. Lathan
	Transport & General Workers' Union (Gewerkschaftsverband)	188 000	Ben Tillet E. Bevin W. Catley J. H. Hall H. Kershaw S. Hirst
	National Union of Distributive and Allied Workers (Transportarbeiter bei den Konsumvereinen)	15 000	W. A. Robinson F. J. Maynard
	The Cardiff, Penarth and Barry Coal Trimmers' Union (Kohlenarbeiter)	1 700	J. T. Clatworthy
Holland	Amalgamated Marine Workers' Union (Seeleute)	8 000	J. McKinlay E. Shinwell
	Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner)	19 047	L. W. Peterse F. P. Landskroon G. Joustra E. v. Hinte**)
	Centrale Bond van Transportarbeiders (Transportarbeiter)	20 100	A. Kievit H. v. Dugteren C. G. v. Krieken O. de Weerd C. C. T. Sormani**)

*) Gäste. **) Sachverständige.

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Irland	Irish Transport & General Workers' Union (Gewerkschaftsverband)	10 000	Th. Foran Th. Kennedy
Italien	Sindacato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)	1)	G. Sardelli
	Sindacato Trasporti Secondari (Kleinbahner usw.)	1)	N. Nathans
	Unione Lavoratori Portuari Italiani (Hafenarbeiter)	1)	G. Sardelli
	Sindacato Tramvieri Italiani (Straßenbahner)	1)	G. Sardelli
Jugoslawien	Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije (Eisenbahner)	3 010	G. Stanko
Kanada	Canadian Brotherhood of Railroad Employees (Eisenbahner)	10 000	A. R. Mosher
Luxemburg	Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois (Eisenbahner)	5 030	M. Hack M. Leick
Norwegen	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	5 000	A. Alberti O. Andersen
	Norsk Transportarbeiderforbund	4 619	S. Forbord
	Norsk Matros- og Fyrbøterunion (Seeleute)	3 000	E. Jacobsen
Österreich	Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals	86 399	J. Smeykal K. Winter K. Hofbauer B. König F. Lill
	Freier Gewerkschafts-Verband in Österreich	40 232	K. Weigl Fr. Dorfinger L. Leitner J. Schmiedek
Polen	Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej (Eisenbahner)	58 209	K. Maxamin R. Bator St. Talarek H. Fijakowski L. Krogulec J. Supiński J. Poncyłju J. Buczek*)

*) Gäste. — 1) Die italienischen Gewerkschaften der Eisenbahner, Straßenbahner und Hafenarbeiter hatten zur Zeit des Kongresses ihre Tätigkeit wieder aufgenommen und waren dank der direkten Mithilfe der I. T. F. zur Gruppierung ihrer Mitglieder übergegangen.

Es hatten sich bei dem von der I. T. F. in Italien eingerichteten Büro bis dahin 740 Mitglieder eintragen lassen.

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Polen	Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej (Eisenbahner)	58 209	J. Celiński*) Fr. Stazowski*) St. Dziubak*) J. Pokorski*) St. Zak*)
Rumänien	Uniunea Muncitorilor Manuali si Carutasi din Porturile României (Hafenarbeiter)	3 955	L. Maglasu St. Mikalcea
Schweden	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	34 860	F. W. Franzén E. H. Eriksson E. Eriksson
	Sveriges Lokomotivmannaförbund	4 912	N. J. Engström Hj. Molin*) O. Ek*)
	Svenska Transportarbetareförbundet	15 562	N. Mårtensson
	Svenska Sjömans Unionen (Matrosen)	4 075	W. Eliasson
Schweiz	Svenska Eldäre-Unionen (Schiffsheizer)	3 500	S. Lundgren
	Schweizerischer Eisenbahner-Verband	36 533	P. Perrin R. Bratschi E. Jakob E. Furrer
Spanien	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter	1 865	Fr. Mader
	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	12 361	A. Sanchez-Ferrer F. Camona Canizares
Tschechoslowakei	Sociedad « La Unión General de Obreros del Transporte Urbano de Madrid y Limitrofes » (Transportarbeiter)	8 000	T. Gómez
	Unie Železničnických Zaměstnanců v Československé Republice (tschech. Eisenbahner)	41 100	F. Staněk F. Němec K. Beran Jos. Foff
	Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakisch. Republik (deutsche Eisenbahner)	17 628	E. Grünzner E. Paul
	Federace Strojvedců v Čsl. Republice (Lokomotivführer)	6 200	Fr. Nohava

*) Gäste

Land	Namen der Organisationen	Mitgliederzahl	Namen der Delegierten
Tschechoslowakei	Internationaler Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (deutsche Transportarbeiter)	4 968	A. Prager J. Nase Th. Dietl
	Svaz Řidičů Automobilů V Republice Českoslov. (Kraftfahrer)	1 643	F. Staněk
	Svaz Čsl. námořníků a Plavců v Praze (Binnenschiffer und Seeleute)	800	V. Brodečky
		1 848 036	

Gäste :

Belgien : Internationale der Schiffsoffiziere. *A. Brandt*.

Dänemark : Skandinavische Transportarbeiter-Föderation. *Niels P. Hansen*.

Frankreich : Französischer Gewerkschaftsbund. *L. Jouhaux*.

Großbritannien : Internationale Vereinigung der Textilarbeiter. *T. Shaw*.

Italien : Internationaler Hutarbeiterbund. *P. Milan*.

Österreich : Kammer für Arbeiter und Angestellte in Wien. *J. Novotny*.

Bund der Industrieangestellten Österreichs (Gruppe Binnenschifffahrt).
Dr. Winiewicz.

Schweiz : Internationale Union der Organisationen der Arbeiter und Arbeiterinnen der Lebens- und Genußmittelindustrie. *M. Wilhelm*.

Internationales Arbeitsamt. *A. Thomas, R. Boisnier, Bordelois, S. Parlett*.

Vereinigte Staaten : Institute of Economics. *Lewis L. Lorwin*.

* * *

Mitglieder des Generalrats :

C. T. Cramp, Präsident

J. Döring, Vize-Präsident

Edo Fimmen, Generalsekretär

N. Nathans, 2. Sekretär

M. Bidegaray

Th. Gómez

Ch. Lindley

Ch. Mahlman

H. Jochade

J. Henson

V. Brodečky

G. Sardelli

* * *

Mitglieder des Ausschusses :

J. Brautigam

P. Moltmaker

Eingebrachte Anträge.

Betr. I. T. F.

1. Beiträge.

Bis zum Wiener Kongreß waren die Beiträge zur I. T. F. in der betreffenden Landeswährung zahlbar. Der für Frankreich in Betracht kommende Satz betrug damals 10 frz. cts. je Mitglied und Jahr. Der Wiener Kongreß schuf eine neue Regelung, auf Grund welcher der Beitrag ein Zehntel des Stundenlohns pro Mitglied und Jahr ausmachte. Auf dem Hamburger Kongreß wurde beschlossen, den Beitrag einheitlich festzusetzen, und zwar auf 6 holl. cts. je Mitglied und Jahr.

Ein einheitlicher Beitrag ist zweifellos wünschenswert, denn die I. T. F. kann so von sämtlichen gewerkschaftlich Organisierten dieselbe Summe erheben. Für ein Land mit schlechten Währungsverhältnissen bedeutet jedoch diese Vereinheitlichung wegen der Kursdifferenz und der Unbeständigkeit der Währung eine große Härte. So ist z. B. für die Föderationskassen in Frankreich, wo ein Pfund Sterling 180 frs. kostet, der Beitragssatz von 6 cts. eine viel stärkere Belastung als für diejenigen Länder, wo die Währung höher steht. Die Löhne werden nicht den Kursschwankungen und der Frankenentwertung angepaßt und ihre Kaufkraft steht weit unter derjenigen der Vorkriegslöhne. Andererseits haben die Föderationsbeiträge bei uns eine nur unwesentliche Erhöhung erfahren; das mag man bedauern, es ist aber Tatsache. Die letzte Erhöhung erfolgte im Jahre 1919, als die Beiträge zur I. T. F. noch 10 frz. cts. je Mitglied und Jahr, d. h. frs. 1500.— für 15 000 Gewerkschaftsmitglieder betragen. Heute müssen wir bei dem Satz von 6 holl. cts. für 15 000 Mitglieder (das Pfund Sterling steht zurzeit auf 180, der Gulden auf 15,08 frs.) frs. 13 560 an die I. T. F. bezahlen, also frs. 12 060 mehr als 1919. Das ist eine ganz ansehnliche Summe, die wir bei unserer Propagandatätigkeit vermissen. Aus vorstehenden Zahlen kann man leicht ersehen, daß die Organisationen in Ländern mit günstigeren Währungsverhältnissen eine derartige Beitragserhöhung nicht mitzumachen hatten.

Wir glauben daher, daß es recht und billig wäre, den Organisationen in Ländern mit niedriger Valuta die Beiträge teilweise zu erlassen, zu stunden, oder herabzusetzen, damit sie ihre Ausgaben mit den Einnahmen bestreiten können und die für Propagandazwecke bestimmten Mittel nicht restlos

durch die Beiträge an die Transportarbeiter-Internationale aufgezehrt werden.

*Antrag der „Fédération Nationale des Moyens de Transports“.
(Französische Transportarbeiter)*

2. Unterstützungsverfahren.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist sehr verschiedenartig zusammengesetzt. Sie besteht teils aus modern aufgebauten, auf gesunder finanzieller Basis stehenden Industrie-Organisationen, die stark genug sind, um zur Verbesserung der Lebensverhältnisse ihrer Mitglieder langwierige Kämpfe gegen das Unternehmertum auszufechten, teils aus kleinen vereinzelt Berufsorganisationen oder lose zusammengefaßten Organisationen, die weder Schlagkraft noch wirtschaftliche Stärke besitzen. Letztere sind gewissermaßen als Unterhaltungsvereine anzusehen; wir nennen solche Vereine in Schweden „Nährkränzchen“, und ihre Mitglieder, die sich lediglich in die Mitgliederliste eintragen lassen, ohne die Bürden der wirklich gewerkschaftlich organisierten Arbeiter auf sich zu nehmen, sind als auf dem Papier stehende Mitglieder zu betrachten.

Ein solcher Zustand schädigt und gefährdet die ganze Internationale Arbeiterbewegung, denn die Stärke einer Kette ist vom schwächsten Gliede abhängig. Soll die internationale Kette, welche die Transportarbeiter umschließt, zu einem ausschlaggebenden Machtfaktor werden, dann müssen ihre schwächsten Glieder verstärkt werden. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation muß früher oder später ein auf gerechten und praktischen Grundlagen fußendes Unterstützungsverfahren einführen, damit die in langwierige Kämpfe verwickelten Transportarbeiter unterstützt werden können. Dies ist jedoch erst dann möglich, wenn die der I. T. F. angeschlossenen Organisationen möglichst einheitlich aufgebaut sind.

Wir sind uns durchaus bewußt, daß dieser Gedanke nicht durch Beschluß eines internationalen Kongresses, sondern in der Hauptsache durch eine systematische Propaganda verwirklicht werden kann. Sämtliche der I. T. F. angeschlossenen Organisationen müßten zunächst aufgefordert werden, einen Mindest-Wochenbeitrag von einem halben Stundenlohn je Mitglied zu erheben. Dadurch werden in den verschiedenen Ländern diejenigen Kräfte verstärkt, welche die Kampfbereitschaft und Kampffähigkeit ihrer Organisationen erhöhen wollen.

Wir schlagen daher die Annahme folgender Resolution vor:

Der Internationale Transportarbeiterkongreß gibt den angeschlossenen Organisationen anheim, bald Maßnahmen zu treffen im Interesse ihrer Kampffähigkeit in finanzieller Hinsicht und spricht als seine Meinung aus, daß jedes Mitglied an seine Landesorganisation einen Mindestbeitrag von einem halben Stundenlohn pro Woche zu entrichten hat.

*Antrag des „Svenska Transportarbetareförbundet“.
(Schwedische Transportarbeiter)*

3. *Solidaritätsfonds.*

Der 5. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Paris wolle beschließen:

Zum Zwecke einer sicheren und raschen Hilfeleistung ist innerhalb der I. T. F. ein Solidaritätsfonds zu schaffen. Um den an ihn gestellten Anforderungen jederzeit gerecht werden zu können, ist von den angeschlossenen Organisationen außer dem gewöhnlichen Mitgliedsbeitrage noch ein Sonderbeitrag zu leisten.

Das für den Solidaritätsfonds aufgebrachte Kapital ist so zu verwalten bzw. anzulegen, daß es im Bedarfsfalle sofort flüssig gemacht werden kann.

Begründung.

Die wirtschaftlichen Kämpfe zwischen Kapital und Arbeit nehmen immer schärfere Formen und zugleich einen immer mehr internationalen Charakter an. Einzelne dieser Kämpfe sind, wie die Erfahrung lehrt, ohne internationales Zusammenwirken und insbesondere ohne gegenseitige finanzielle Unterstützung nicht mehr mit Erfolg für die Arbeiterklasse zu führen.

Andererseits leidet das Proletariat in einzelnen Ländern schwer unter dem herrschenden reaktionären kapitalistischen Regime, wie beispielsweise in Ungarn und Italien, wo die Arbeiterklasse besonders dringend der internationalen Hilfe bedarf.

Die in den einzelnen Ländern von den Organisationen geschaffenen Solidaritätsfonds erweisen sich oft schon bei der Durchführung schwerer Kämpfe im eigenen Lande als unzureichend, geschweige denn bei internationalen Solidaritätsaktionen. Die fortschreitende Verschärfung der Klassengegensätze und die daraus entstehenden, immer hartnäckiger werdenden und stets größere Opfer fordernden wirtschaftlichen Kämpfe zwischen Arbeit und Kapital erheischen dringend die Schaffung von internationalen Unterstützungseinrichtungen der Gewerkschaften als Bürgschaften für ausreichende gegenseitige Hilfeleistung.

Der Sonderbeitrag für den zu errichtenden Solidaritätsfonds der I. T. F. ist vom Kongreß festzusetzen.

Antrag des „Verbandes der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik“.

4. *Gründung einer Seeleute- und Schiffer-Sektion.*

Wir beantragen die Errichtung einer Seeleute- und Schiffer-Sektion innerhalb der I. T. F. Diese Sektion soll in zwei Unterabteilungen, und zwar in eine der Seeleute und in eine der Angestellten in der Binnenschifffahrt zerfallen.

Diesen Antrag begründen wir folgendermaßen:

1. Die See- und Binnenschifffahrt hängen sowohl bezüglich der Organisation als auch der wirtschaftlichen und Arbeitsfragen auf den Schiffen

und in den Häfen eng zusammen, weshalb uns die Errichtung einer besonderen Sektion nützlich erscheint.

2. Ferner ist die Binnenschifffahrt, solange sie in einer anderen Gruppe vertreten ist, wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse und des weiten Interessenkreises der sie vertretenden Gruppe nicht in der Lage, ihre Sonderinteressen richtig zu wahren, weshalb sie eine besondere Gruppe bilden müßte. In der Schifffahrt tauchen auch tatsächlich neue internationale Verbände auf, wie z. B. bei der Internationalen Arbeitsgemeinschaft auf der Donau. Dies bedeutet eine Zersplitterung der Arbeiterbewegung, wenn kein Zusammenwirken mit der I. T. F. besteht.

Durch Annahme unseres Antrages würde keine Spaltung in der internationalen Organisation entstehen und es könnte nach besonderen Richtlinien, aber stets im Sinne der I. T. F. mehr Kleinarbeit geleistet werden. Wir verweisen auf den Fall der Chauffeure und Hafendarbeiter gelegentlich des Hamburger Kongresses. Jeder Angehörige eines Berufes sieht gerne, wenn er innerhalb seiner Gruppe von Leuten vertreten wird, welche die gleichen Interessen haben wie er selbst.

*Antrag des „Svaz Československých námořníků a plavců“
(Tschéchoslowakische Seeleute und Schiffer)*

5. Einteilung der Transportarbeiter-Gruppen.

Nach unserer Ansicht sollte die Einteilung der Transportarbeiter bei den Gewerkschaften nicht nur nach der Art des Transportmittels, sondern auch nach der Art des Verkehrs erfolgen. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, schlagen wir folgende Einteilung vor:

- a) Öffentlicher Dienst.
- b) Privater Dienst,

wobei zu unterscheiden sind:

1. Verkehr nach festem Fahrplan und bestimmter Fahrordnung;
2. Verkehr nach wechselndem Fahrplan und unbestimmter Fahrordnung.

Der *öffentliche Dienst mit bestimmter Fahrordnung* wäre wie folgt einzuteilen:

1. Stadtverkehr.
2. Verkehr mit Überland- und (oder) Nebenbahnen.
3. Fernverkehr (innerhalb der Landesgrenzen).

Beim *öffentlichen Dienst mit unbestimmter Fahrordnung* käme in Betracht:

4. Öffentliche Personenbeförderung (Kutscher, Chauffeure).

Die *privaten Dienste mit unbestimmter Fahrordnung* sollen folgendermaßen eingeteilt werden:

5. Private Personenbeförderung (Kutscher, Chauffeure).
6. Warentransport (Führleute, Lastkraftwagenführer).
7. Handbeförderung (Dienstleute, Gepäckträger, Portiers usw.).

8. Hafenverkehr.
9. Luftverkehr.
10. Seeverkehr.

Diese Einteilung erscheint uns zweckmäßig, weil die Zusammenstellung der Arbeitergruppen nach ihrer Arbeit erfolgt und nicht nach der Wegstrecke (öffentlich oder privat), der Streckenart (Schienenweg, Wasserweg, Straße) oder der Art des Betriebes (Elektrischer, Dampf- oder Ölbetrieb).

Antrag des „Sindacato Trasporti Secondari“. (Bedienstete bei Straßen-, Vorort- und Kleinbahnen, Autobus-Unternehmungen, Binnenschiffahrtsgesellschaften usw.)

Betr. allgemeine Programmforderungen.

6. Achtstundentag.

Resolution:

Der Kongreß der I. T. F. hält es besonders im sozialen Interesse und aus Gründen der Zivilisation für wünschenswert, auf Grund der Washingtoner Konvention auf die internationale praktische Anwendung des Achtstundentages hinzuwirken und

beauftragt die angeschlossenen Organisationen, im Einvernehmen mit den in Betracht kommenden nationalen Organisationen schleunigst Schritte bei ihrer Regierung zu unternehmen, um die unverzügliche Annahme eines Gesetzes zu erwirken, wodurch die uneingeschränkte Ratifizierung der von der Internationalen Arbeitskonferenz vom 29. Oktober 1919 in Washington angenommenen Konventionen herbeigeführt wird.

Antrag des „Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique“. (Belgische Eisenbahner, Post-, Telegraphen- und Telephonbedienstete und Seeleute)

7. Koalitionsfreiheit und Internationales Arbeitsamt.

Resolution:

Von der Erwägung ausgehend,

daß die arbeiterfeindliche Politik des internationalen Kapitalismus — die in verschiedenen Ländern in der Unterdrückung der persönlichen und politischen Freiheit der Arbeiter ihren Höhepunkt erreicht hat — darauf abzielt, die von der Arbeiterklasse erworbenen Rechte zu schmälern und die Vorrechte und Machtstellung der herrschenden Klasse zu erweitern,

daß die im Schoße des Völkerbundes gegründete internationale Arbeitsorganisation wohl dazu berufen ist, die Interessen der Arbeiter zu fördern, für die Einräumung des Koalitions- und Versammlungsrechtes zu wirken und den Weltfrieden zu sichern, ihren Zweck aber durch die Schuld dieser herrschenden Klasse verfehlt hat, welche im Jahre 1919, von Gefühlen der

Gerechtigkeit und Menschlichkeit beseelt, aber auch weil sie ihnen, im Gegensatz zu heute, zur Verfolgung ihrer eigenen Ziele nützlich erschien, die Schaffung dieser Einrichtung wünschten,

daß die Arbeiterklasse gegen die bestehende reaktionäre Politik ankämpfen und insbesondere bei den Mächten, welche für die das Arbeitsrecht behandelnden Teile der Friedensverträge und für die von den verschiedenen internationalen Konferenzen angenommenen Konventionen verantwortlich sind, auf deren Durchführung bestehen muß,

daß demzufolge der permanenten Arbeitsorganisation die Aufgabe zufällt, bei offensichtlicher Verletzung von Bestimmungen oder Nichteinhaltung eingegangener Verpflichtungen einzugreifen,

daß bereits jetzt ein Aktionsprogramm aufgestellt werden muß, im Falle der Kapitalismus die Verwirklichung seiner auf unumschränkte Herrschaft über die Arbeiterklasse ausgehenden reaktionären Pläne versuchen sollte,

daß ferner in einer vom Internationalen Gewerkschaftskongreß 1920 zu London angenommenen Entschließung erklärt wird, daß die Gewerkschaftsbewegung eine weitere Unterstützung der Bestrebungen des Internationalen Arbeitsamtes ablehnt, wenn die Ratifizierung der Washingtoner Beschlüsse innerhalb der festgesetzten Zeit nicht erfolgt ist,

fordert der 5. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den Internationalen Gewerkschaftsbund auf, die Frage der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes in einer besonderen Besprechung zu behandeln unter Hinzuziehung derjenigen Regierungen, die der Gewerkschaftsbewegung Interesse entgegenbringen und ihr sympathisch gegenüberstehen, um so rechtzeitig die Vorbereitungen zu einer einheitlichen und gemeinsamen Aktion für die Arbeiterklasse zu treffen.

*Antrag des „Sindacato Tramvieri Italiani“.
(Italienische Straßenbahner)*

8. Vereinheitlichung der Arbeits- und Rechtsverhältnisse des Personals aller öffentlichen Transportanstalten mit mechanischem Fahrbetrieb.

Wir haben bereits 1925 den Kongressen in Bellinzona und Brüssel ein Programm vorgelegt, in dem die Einführung einheitlicher Arbeitsbedingungen für alle in öffentlichen Transportanstalten mit mechanischem Fahrbetrieb beschäftigten Transportarbeiter gefordert wurde. Dieses Programm legen wir auch dem Pariser Kongreß vor, messen ihm aber allgemeinere Bedeutung bei, weil gegenwärtig die Frage der Vereinheitlichung der Arbeits- und Rechtsverhältnisse der Transportarbeiter zu Lande und im Luftverkehr umso dringender wird, als die Forderung nach einheitlichen Rechtsverhältnissen für Seeleute ihrer Verwirklichung entgegengeht.

Der wichtigste Programmpunkt, für dessen Erfüllung sich die I. I. F. mit allen Kräften einsetzen sollte, ist die Frage des nationalen Zusammenschlusses sämtlicher Transport- und Verkehrsarbeiter-Organisationen zu

einem einzigen Bunde. Das Programm muß ferner Einzelheiten über die von den Bünden zu führenden Aktionen und ihre sonstige Tätigkeit (Studium der Arbeitsverhältnisse in verschiedenen Ländern, parlamentarische Aktionen, Inanspruchnahme des I. A. A., nationale und internationale Kundgebungen, usw.) enthalten und schließlich folgende Forderungen aufstellen:

- a) Restlose Anwendung des Achtstundentages, wöchentlicher Ruhetag, jährliche Ferien;
- b) Mindestlöhne, Zahlung eines Zuschlages für Überarbeit und Nachtarbeit;
- c) Sozialversicherung;
- d) Garantie gegen ungerechte und willkürliche Bestrafungen;
- e) Arbeitskammern.

*Antrag des „Sindacato Tramvieri Italiani“.
(Italienische Straßenbahner)*

Betr. Eisenbahner.

9. Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern und das Londoner Abkommen vom 9. August 1924.

Resolution:

Der Kongreß der I. T. F. lenkt die Aufmerksamkeit der angeschlossenen Organisationen auf die Tatsache, daß die im Interesse des Großkapitals tätige Geheimdiplomatie und die hohe Bürokratie in Ausführung des zwischen der Reparationskommission und der deutschen Regierung beschlossenen Abkommens vom 9. August 1924 in die für die deutsche Reichsbahn erlassenen Gesetze zum Nachteil des Personals der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Bestimmungen aufgenommen haben, die *nicht* durch die Anforderungen des Dawes-Planes geboten sind.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft versucht nun, aus den Bestimmungen der Reichsbahngesetze vom 30. August 1924 eine schrankenlose Autonomie herzuleiten und die Arbeitsbedingungen wie die sonstigen Rechtsverhältnisse des Personals dauernd zu beeinträchtigen.

Die Nachteile der Reichsbahngesetze auf personellem Gebiet bestehen vor allem in der für die Reichsbahnbeamten geschaffenen rechtlichen *Ausnahmestellung*. Die Beamten der Reichsbahn waren bis dahin *Reichsbeamte*, deren Rechts- und Dienstverhältnisse unmittelbar durch Gesetz geregelt wurden. An Stelle des Gesetzgebers regelt nunmehr ein überwiegend aus Interessenten des Großkapitals zusammengesetzter Verwaltungsrat die Besoldungs-, Pensions- und sonstigen Rechtsverhältnisse in einer Personalordnung. Bei der Gestaltung der Personalordnung haben weder das Personal noch die gesetzgebenden Körperschaften ein Mitbestimmungsrecht. Die Reichsbahnbeamten sind damit mehr und mehr der Willkür des Arbeitgebers ausgeliefert, der unter Berufung auf das Reichsbahngesetz die Anforderungen an Pflichterfüllung und Dienstleistung ständig steigert, wäh-

rend andererseits auf rechtlichem und sozialem Gebiete die empfindlichsten Verschlechterungen angeordnet werden.

Auch die *Arbeiter und Angestellten der Reichsbahn* sind gegenüber den übrigen deutschen Arbeitern und Angestellten in ihren Arbeitsbedingungen rechtlich und praktisch stark eingeschränkt. So ist z. B. die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bestrebt, die Arbeitszeit der Beamten, die von der Verwaltung eigenmächtig festgesetzt wird, auf die Arbeiter und Angestellten zu übertragen. Außerdem kann die Gesellschaft auf Grund des Reichsbahngesetzes eine *Sonderstellung in der sozialen Gesetzgebung* in Anspruch nehmen, die sich, wie die Praxis zeigt, in der Regel zum *Nachteile des Personals* auswirkt. Diese Sonderstellung und die übrigen Rechtsnachteile des Personals sind *nicht durch den Sachverständigenplan bedingt*. Sie stehen im Widerspruch mit dem von den Gewerkschaften geforderten einheitlichen Arbeitsrecht und der von ihnen erstrebten Gleichmäßigkeit der sozialen Gesetzgebung und entspringen lediglich dem Bestreben des die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beherrschenden internationalen Kapitals, die Rechte und Arbeitsbedingungen des Personals herabzudrücken und das Personal im Kampfe um die Verbesserung derselben zu hemmen.

Dieser Zustand, gegen den sich der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands sofort mit Entschiedenheit zur Wehr gesetzt hat, *muß auch die Arbeitsbedingungen und Rechtsverhältnisse* des Eisenbahnpersonals ganz besonders *in den anderen europäischen Ländern ungünstig* beeinflussen. Der Kongreß erwartet deshalb, daß alle angeschlossenen Organisationen, deren Regierungen an der Schaffung des Londoner Abkommens beteiligt sind, auf dieselben mit allem Nachdruck dahingehend einwirken, daß diese einer solchen Änderung der Reichsbahngesetze, die das Personal der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vor Nachteilen jeder Art gegenüber den übrigen deutschen Arbeitern, Angestellten und Beamten sichern sollen, ihre Zustimmung geben.

Der Kongreß ersucht das Sekretariat der I. T. F., seinerseits alles zu tun, um diese Forderung alsbald zu verwirklichen, und dem nächsten Kongreß über das Ergebnis seiner Bemühungen Bericht zu erstatten.

Antrag des „Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands“.

10. Der Einfluß der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals.

Resolution:

Die Weltwirtschaft steht im Zeichen der Rationalisierung, Hand in Hand damit geht die fortschreitende Überleitung des Dampfbetriebes der Eisenbahnen in den elektrischen Betrieb. Die Folgen sind: Notwendigkeit schnelleren Güterumschlages und damit Verdichtung der Zugfolge. In dieser Entwicklung liegen die immer schnelleren Umdrehungen des Arbeits- und Wirtschaftsrhythmus mitbegründet. Mit einer Steigerung der Unfallgefahr ist zu rechnen. Auch eine technisch noch so hoch und einwandfrei

konstruierte Signal- und Sicherungsanlage kann des menschlichen Kontrollauges nicht entbehren. Die trotz ihrer Einfachheit doch in der ganzen Anlage kompliziert konstruierte, große moderne elektrische Lokomotive erfordert deshalb zu ihrer betriebssicheren Führung eine Besetzung von mindestens zwei Mann. Diese Zwei-Mann-Besetzung ist mithin unerläßliche Voraussetzung für eine betriebssichere Abwicklung des mittels elektrischer Lokomotiven betriebenen Verkehrs. Die Regelung dieser Frage ist möglichst im Rahmen internationaler Vereinbarungen der Eisenbahnländer anzustreben.

Antrag des „Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands“.

11. Automatische Kuppelung.

Der Kongreß wolle über weitere Mittel zum Zwecke der allgemeinen Einführung der automatischen Kuppelung beraten.

Antrag des Exekutivkomitees der I. T. F.

12. Austausch von Verbandsvertretern unter den Hauptverwaltungen, vorübergehende Beschäftigung von Verbandsvertretern bei der I. T. F., Austausch von Kindern, persönliche Fühlungnahme bei Reisen ins Ausland.

Der Kongreß wolle über die Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit folgender Vorschläge diskutieren:

- a) Gegenseitiger Austausch von Verbandsvertretern unter den Hauptverwaltungen der angeschlossenen Organisationen.
- b) Vorübergehende Beschäftigung von Vertretern der angeschlossenen Organisationen im Büro der I. T. F.; (nicht mehr als 2 zu gleicher Zeit für einen Zeitraum von 3—6 Monaten; der Zweck ist, mit den Arbeitsmethoden der internationalen Organisation vertraut zu werden und Verständnis für ihre Bedürfnisse zu gewinnen; die Kosten gehen zu Lasten der betreffenden Verbände).
- c) Austausch von Kindern der angeschlossenen Verbandsmitglieder in den verschiedenen Ländern während der Ferien.

Anträge des Exekutivkomitees der I. T. F.

- d) Persönliche Fühlungnahme ins Ausland reisender Eisenbahner mit Berufskollegen.

Antrag:

Die I. T. F. wolle dahin wirken, daß die Hotels und Verkehrslokale der in der I. T. F. organisierten Eisenbahner von Zeit zu Zeit in allen größeren Städten der verschiedenen Länder der Mitgliedschaft der I. T. F. bekannt gemacht werden. Es sollten namentlich auch die Adressen der Vertrauensleute der Eisenbahner, an die sich reisende Kollegen halten können, vorge-
merkt werden.

Bekanntlich unternehmen alljährlich eine Anzahl Kollegen Reisen ins Ausland und sie würden bei dieser Gelegenheit gerne mit Berufskollegen über diese oder jene Frage sprechen oder sich in einer geselligen Unterhaltung bewegen. Ein Gedankenaustausch, eine Besprechung über organisatorische Fragen, berufliche Vergleiche usw. bringen uns gegenseitig näher, wecken Vertrauen, aber auch Wissensdurst und tragen zur Aufklärung, zur Erweiterung des Geistes bei.

Heute ist es leider so, daß wenn einer eine Auslandsreise macht, derselbe selten in dem ihm fremden Lande Anschluß an Berufskollegen und Vertrauensleute der Organisation findet, weil er nicht weiß, wo er mit solchen zusammenkommen kann; es wäre deshalb zu begrüßen, wenn es dem Sekretariat der I. T. F. möglich wäre, geeignete Schritte zu unternehmen, um auf dem angeregten Wege die Kollegen der verschiedenen Länder, die der gleichen internationalen Organisation angehören, einander näher zu bringen, denn wir glauben, daß gerade dadurch die internationalen Bande noch fester geknüpft werden könnten.

Eingereicht vom Schweizerischen Eisenbahner-Verband.

Betr. Straßenbahner.

13. Der 1. Mai und die Straßenbahner.

Der Kongreß wolle die Frage der Feier des 1. Mai bei den Straßenbahnern behandeln.

Antrag des „Internationalen Verbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen im Bereiche der tschechoslowakischen Republik“.

14. Durchführung der Beschlüsse des Brüsseler Straßenbahner-Kongresses.

Wir beantragen, der Kongreß wolle sich über die weiteren Maßnahmen zur Durchführung der vom Straßenbahner-Kongreß in Brüssel gefaßten Entschlüsse aussprechen.

*Antrag der „Fédération Nationale des Moyens de Transports de France“.
(Französische Transportarbeiter)*

Betr. Kraftfahrer.

1. Internationaler Führerschein bei Vergnügungsfahrten ins Ausland.

Die Bezeichnung „internationaler Führerschein“ ist nach unserer Ansicht unnötig; sie sollte durch „Führerschein für Kraftfahrer“ ersetzt werden.

Während des Kongresses der I. T. F. im August 1924 fand eine Sonderkonferenz der Kraftfahrer statt, an der Delegierte aus England, Deutschland, Österreich, der Schweiz, Schweden und anderen Ländern teilnahmen. Die Frage des internationalen Führerscheins für Kraftfahrer war einer der wichtigsten Behandlungsgegenstände, über den wir uns am Schlusse der Sitzung im großen und ganzen — besonders mit den Kollegen *Hirst* (London), *Forstner* (Wien) und *Büchi* (Zürich) — einig waren.

Das zurzeit bei den Regierungen übliche System hat sich überlebt. Es ist geradezu absurd, von einem ausgebildeten Kraftfahrer, der seinen Beruf schon jahrelang ausübt, zu verlangen, eine neue Prüfung abzulegen oder Geldbeträge zu hinterlegen, nur weil er sich in ein anderes Land begibt. Warum sollte ein Kamerad, der in Berlin oder London einen Kraftwagen lenkt, nicht imstande sein, auch in Paris oder Rom einen Wagen zu lenken, oder umgekehrt?

In den Zeiten, als man noch mit Kutsche und Pferd von Land zu Land reiste, wurden die Kutscher, vorausgesetzt, daß ihr Paß in Ordnung war, auch nicht auf ihre beruflichen Fähigkeiten hin geprüft oder belästigt. Unseres Erachtens ist es ganz unnötig, einen ausgebildeten Kraftwagenlenker einer weiteren Prüfung zu unterziehen, weil diese für ihn zeitraubend und ärgerlich ist und er durch den Zeitverlust auch leicht einen Kunden verlieren könnte. Der Führerschein, welcher einem Staatsbürger ausgehändigt wird, ist der Beweis dafür, daß er mit dem Automobil umzugehen weiß, und dieser Beweis muß überall Gültigkeit erlangen. Die Behörden der verschiedenen Länder könnten dem nationalen Führerschein bei Vergnügungsfahrten ins Ausland auch internationale Geltung verschaffen, damit sie nicht mehr so viel kostbare Zeit mit der Ausstellung internationaler Führerscheine und den damit zusammenhängenden bürokratischen Arbeiten verlieren.

Wir verlangen die internationale Gültigkeit des nationalen Führerscheins ausdrücklich bei Vergnügungsreisen ins Ausland, weil es demjenigen, der sich dauernd in einem andern Lande niederlassen will, auf die Ablegung einer weiteren Prüfung nicht ankommt.

Wir hoffen, daß die anderen Landesorganisationen der I. T. F. ebenfalls dieser Ansicht sind und beantragen, das Sekretariat wolle gemeinsam mit ihnen die nötigen Schritte unternehmen, um diese Forderung durchzusetzen.

*Antrag der „Fédération Nationale des
Moyens de Transports de France“.
(Französische Transportarbeiter)*

16. Anbringung von Warnungszeichen auf gefährlichen Wegestrecken.

Für die Kraftfahrer, die bei der Ausübung ihres Berufes fortwährend von einem Lande ins andere fahren müssen, bildet die Verschiedenheit der Sprachen leider noch eine große Schwierigkeit. Wenige von ihnen kennen mehrere Sprachen und wohl keiner kennt alle.

Im Übergrenzkverkehr tätige Berufschauffeure (z. B. Franzosen, die, was Sprachenkenntnisse betrifft, am weitesten hinter ihren Kollegen des Auslandes stehen), müssen oft ihnen unbekannte Wegestrecken des Nachbarstaates befahren, deren Gefahrenpunkte nicht durch Warnungstafeln angezeigt werden, oder, soweit dies der Fall ist, in der ihnen fremden Landessprache angegeben sind. Dies hat sehr leicht Unglücksfälle im Gefolge, deren Opfer die Wagenlenker werden können.

Die Frage der Anbringung von Warnungszeichen wurde auch auf der 1924 in Hamburg abgehaltenen Internationalen Chauffeur-Konferenz angeschnitten, bei welcher Gelegenheit uns die deutschen Kameraden mitteilten, daß diese vor dem Kriege in Deutschland allgemein aufgestellt worden seien; dies sei aber in der Nachkriegszeit vernachlässigt worden. Sie verteilten ferner unter die Konferenzteilnehmer eine Broschüre, in der (Seite 85) ein vollständiges Verzeichnis aller Signale enthalten ist, welche den Wagenführer auf eine Kurve, eine Kreuzung, einen Bahnübergang usw. aufmerksam machen. Unseres Erachtens sollten diese Warnungszeichen zwangsweise in allen Ländern eingeführt werden.

In Frankreich erfolgt die Signalisierung der Straßen nur in wenigen Gegenden; die Kosten hierfür werden durch private Mittel aufgebracht. Leider ist noch für keine allgemeine Einführung von Warnungszeichen gesorgt.

Da es uns nun wegen der erwähnten Sprachenschwierigkeit unmöglich ist, Warnungstafeln in fremden Ländern zu lesen, glauben wir, daß eine Warnung durch Bild und Zahl ebenso wirksam wäre, z. B. X 150 Meter, was zu bedeuten hätte, daß sich auf 150 Meter Entfernung eine gefährliche Wegkreuzung befindet.

Eine internationale Markierung gefährlicher Wegestrecken ist im Interesse der öffentlichen Sicherheit gerade so notwendig, wie z. B. die Sicherheit für Gesundheit und Leben bei der Arbeit. Es darf aber nicht privater Seite überlassen bleiben, dort, wo es ihr gutdünkt oder wo sie gar einen Nutzen für sich herauszuschlagen hofft, Warnungszeichen aufstellen zu lassen; Sache der Regierungen ist es, durch internationale Einführung allgemein anerkannter Zeichen und Ziffern hierfür zu sorgen. Auf den Schienenwegen hat es von jeher Signalapparate gegeben; deshalb müssen auch die Straßen, auf denen heutzutage der Verkehr immer größer wird und sich stets schneller abwickelt, mit Warnungszeichen versehen werden.

Demgemäß beantragen wir, der Kongreß wolle sich für die internationale Einführung allgemein anerkannter Warnungszeichen aussprechen, die durch Beigabe von Zahlen anzeigen, auf welcher Entfernung sich eine gefährliche Wegestrecke befindet. Wir hoffen, daß die angeschlossenen Landesorganisationen ersucht werden, diese Forderung bei ihren Regierungen zu stellen und auf ihre Verwirklichung hinzuarbeiten.

*Antrag der „Fédération Nationale des
Moyens de Transports de France“.
(Französische Transportarbeiter).*

Betr. Transport- und Hafenarbeiter.

17. Laden und Löschen durch Schiffsmannschaften.

Der englische allgemeine Transportarbeiter-Verband macht auf den in verschiedenen Ländern bestehenden Brauch aufmerksam, die Mannschaften für die Bedienung von Wägen und das Löschen von Ladungen zu verwenden und weist

1. auf die infolge der Sprachenschwierigkeiten entstehende Unfallgefahr und
2. auf die Ausschaltung der eigentlichen Hafenarbeiter hin, die darauf angewiesen sind, ihren Lebensunterhalt durch diese Art Arbeit zu verdienen.

Sie gibt der Meinung Ausdruck, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation die zur Abschaffung dieses Brauches erforderlichen Maßnahmen treffen sollte.

*Antrag der „Transport and General Workers' Union“.
(Englischer Gewerkschaftsverband)*

18. Maßnahmen zum Schutze von Leben und Gesundheit der Hafenarbeiter.

Der Kongreß bespreche und beschließe anhand des betreffenden Berichtes des Sekretariats die zu ergreifenden Maßnahmen zum Schutze von Gesundheit und Leben der Hafenarbeiter in den wichtigsten europäischen Häfen.

Antrag des Exekutivkomitees.

Betr. Binnenschiffer.

19. Lohn- und Arbeitsverhältnisse in der Binnenschifffahrt.

Die auf dem 4. Kongreß der I. T. F. 1924 in Hamburg angenommene Resolution

betreffend *die Beschlüsse der internationalen Arbeitskonferenzen* ist noch nicht zur Durchführung gelangt. Der 5. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fordert daher, daß Maßnahmen getroffen werden, um die Ausführung der in der Resolution niedergelegten Forderungen in die Wege zu leiten.

Ferner ersucht der Kongreß die Exekutive der I. T. F., die angeschlossenen Landesorganisationen aufzufordern, die auf dem 4. Kongreß in Hamburg in der Resolution

betreffend *Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt* zusammengestellten Vorschläge einer Nachprüfung zu unterziehen und dem Generalrat entsprechende Anträge für ein internationales Vorgehen in der Binnenschifffahrt zuzuleiten.

Als notwendige Maßnahmen, deren Durchführung alsbald in Angriff genommen werden muß, beschließt der 5. Kongreß der I. T. F. :

Regelung der Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit des Personals auf den Fahrzeugen darf beim Laden, Löschen, Leichtern, Stilliegen in den Häfen oder an den Reparaturwerkstätten und Werften acht Stunden pro Tag nicht überschreiten.

Für die Schleppkähne, die hinsichtlich des Ladens und Löschens usw. an den Hafenumschlagsbetrieb gebunden sind, sind bezüglich der Bezahlung von Über- und Nacharbeit besondere Vereinbarungen festzulegen.

Während der Fahrt soll die Mindest-Nachtruhe 10 Stunden betragen, in den vier Wintermonaten 12 Stunden. Die Nachtruhe ist eine gemeinsame und ununterbrochene, sie fällt in die Zeit von abends 6 Uhr bis morgens 7 Uhr.

Dampfer dürfen am Tage der Ankunft an ihrem Bestimmungsort eine neue Reise nicht mehr antreten.

An den Sonn- und Feiertagen wird dem Personal der Fahrzeuge vollständige Ruhe gewährt. Samstags nachmittags nach 2 Uhr und an den Sonn- und Feiertagen darf kein neuer Schleppzug angemacht werden.

Bemannung der Fahrzeuge.

Für Schleppschiffe (Kähne) ist die Bemannung nach der Tragfähigkeit (Tonnage) festzusetzen. Für Dampfer ist die Kesselheizfläche zugrunde zu legen. Ferner ist bei der Festsetzung der Bemannung der Fahrzeuge auf die Eigenartigkeit der einzelnen Wasserstraßen Rücksicht zu nehmen.

Über die festgelegte Bemannungsskala hinaus müssen insbesondere die Personendampfer eine höhere Bemannung fahren. Auf Güterbooten muß in allen Fällen die Bemannung durch einen Schiffsjungen verstärkt werden.

Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit außerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Schleppstränge darf keine Veranlassung zur Verminderung des Deckpersonals sein.

Die Frauenarbeit an Bord der Fahrzeuge ist verboten.

Arbeiten in der Ladung.

Der Kongreß übernimmt erneut die Resolution des I. T. F.-Kongresses in Hamburg vom Jahre 1924 betreffend Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffen mit Ladearbeiten und erklärt, daß das Personal der Fahrzeuge nicht zu „Arbeiten in der Ladung“ herangezogen werden darf. Die entsprechenden Festlegungen in den Tarifverträgen sind überall zu treffen.

Sozialgesetzgebung.

Die I. T. F. wolle darauf hinwirken, daß die sozialen Gesetzesbestimmungen für das Binnenschiffahrtspersonal so ausgebaut werden, daß ohne Rücksicht auf Nationalität oder Wohnort des Arbeitgebers, sowie Heimatsort des Fahrzeuges das Personal Anspruch auf dieselben hat.

Soweit keine Sozialgesetzgebung besteht oder Abmachungen oder Gegenseitigkeitsverträge zwischen den einzelnen Staaten nicht abgeschlossen sind, soll durch die I. T. F. und die angeschlossenen Organisationen auf die in Frage kommenden Regierungen eingewirkt werden, daß eine Sozialgesetzgebung bzw. Abmachungen und Gegenseitigkeitsverträge schnellstens geschaffen werden. Von besonderer Bedeutung für das Rheinschiffahrtspersonal sind die Unfall-, Invaliden- und Altersversicherung, Krankenversicherung (Krankenhauspflege, Arzthilfe usw.), Erwerbslosenfürsorge-Arbeitslosenversicherung.

Antrag der Organisationen des Rheinschiffahrtspersonals.

Betr. Seeleute.

20. Der Kampf der Seeleute für den Achtstundentag.

Der Kongreß bespreche und beschließe die Maßnahmen und Mittel für den Kampf der Seeleute für den Achtstundentag.

Antrag des Seeleute-Beirates der I. T. F.

21. Die Wirtschaftskämpfe der Seeleute und die Stellung der I. T. F. hierzu.

Der Kongreß behandle die Frage der Gestaltung der künftigen Wirtschaftskämpfe der Seeleute aller Länder und spreche sich über die von der I. T. F. einzunehmende Stellung aus.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes, Reichsabteilung Seeleute“.

22. Schaffung einer Einrichtung innerhalb der I. T. F. zur Gewährung von Beistand an im Auslande befindliche organisierte Seeleute.

Der Kongreß beschließe die Schaffung einer Einrichtung innerhalb der I. T. F., um den Mitgliedern der der I. T. F. angeschlossenen seemännischen Organisationen im Auslande hilfsbereit zur Seite zu stehen.

Antrag des „Deutschen Verkehrsbundes, Reichsabteilung Seeleute“.

Verschiedenes.

23. Nächster Kongreßort.

Der Kongreß spreche sich dafür aus, daß der nächste Kongreß (1928) in Stockholm abgehalten wird.

*Antrag des „Svenska Transportarbetareförbundet“
(Schwedische Transportarbeiter)*

**INTERNATIONALER
TRANSPORTARBEITER-KONGRESS**

PARIS, SEPTEMBER 1926

*

Erster Tag.

Mittwoch, den 15. September 1926.

Beginn 11 Uhr vormittags.

C. T. Cramp (Präsident der I. T. F.). Vor Eröffnung des Kongresses habe ich den Delegierten die traurige Mitteilung zu machen, daß Kollege Jerzy Staniewicz, Mitglied der polnischen Eisenbahnerdelegation, auf der Herreise einen Herzschlag erlitten hat und gestorben ist. Ich schlage vor, daß der Familie des verstorbenen Kollegen im Namen des Kongresses das Beileid ausgesprochen wird.

(Die Kongreßdelegierten stimmen dem Antrag des Präsidenten durch Erheben von den Sitzen zu.)

Zunächst erteile ich das Wort dem Kollegen Bidegaray zur Begrüßung des Kongresses im Namen der französischen Organisationen.

Begrüßungsansprachen.

Bidegaray (Frankreich): Es ist mir ein Vergnügen, im Namen der französischen Organisationen den Kongreß der I. T. F. begrüßen zu können. Wir haben alles in unsern Kräften Stehende getan, um die Abwicklung des Kongresses zu fördern und gleichzeitig auch den Delegierten den Aufenthalt möglichst angenehm zu gestalten. Es ist mir bekannt, daß in Verbindung mit den Valutaverhältnissen in Paris eine gewisse Xenophobie herrscht, aber namens der französischen Arbeiterklasse kann ich Ihnen die Versicherung geben, daß diese keinen Fremdenhaß kennt und die Vertreter der Arbeiterschaft in ihrem Lande herzlich willkommen heißt. Wir haben während Ihres Aufenthaltes in Paris eine Reihe von Veranstaltungen vorgesehen und unter diesen auch die Besichtigung jenes Teiles der französischen Hauptstadt, den man als das historische Paris bezeichnet und die Wiege der Revolution ist. Diese Rolle Frankreichs gehört nicht allein der Vergangenheit an. Frankreich ist und bleibt die Wiege der Revolution, denn in den Herzen der französischen Arbeiterschaft glüht unverlöschlich der feste Wille, zu erfüllen, was die große Revolution verheißen hat: Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit.

Tom Shaw (Sekretär der Textilarbeiter-Internationale): Im Namen der Textilarbeiter-Internationale bringe ich Ihnen die Grüße eines Internationalen Berufssekretariates dar, das in seiner Arbeit mit ganz anders gearteten Verhältnissen als die I. T. F. zu rechnen hat. Einmal sind in der Textilindustrie 60 bis 70 Prozent der Beschäftigten Jugendliche und Frauen, und zum andern kommen die Textilarbeiter in ihrem Berufsleben nie so eng international zusammen, wie dies bei breiten Gruppen der Verkehrs- und Transportarbeiterschaft der Fall ist. Es ist wohl darum, daß bei Ihnen der internationale Geist besser durchgedrungen ist als bei uns. Aber auf der Textilarbeiterschaft lastet der internationale Druck darum nicht weniger als auf den Transportarbeitern. Wenn ich hier diesen Kongreß vor mir sehe, dann werde ich als Sekretär der Textilarbeiter-Internationale fast eifersüchtig. Wir stehen noch erst im Beginne des organisatorischen Aufbaues und sind eben im Begriffe, auch die Textilarbeiter von China, Japan und Indien zu organisieren und hoffen, dem Vorbild der I. T. F., die so breite Massen der internationalen Transportarbeiterschaft vereint, mit Erfolg nachstreben zu können. Ich schließe mit dem Wunsche, daß auch diesem Kongreß vergönnt sei, erfolgreiche Arbeit zu leisten.

Wilhelm (Vorsitzender der Internationale der Lebensmittelarbeiter): Ich könnte die Erklärungen meines Vorredners Tom Shaw zu meinen eigenen machen. Auch die von mir hier vertretene Internationale hat mit ganz anderen Schwierigkeiten zu rechnen als die I. T. F. Wir haben auf der einen Seite hoch ausgebaute und weitentwickelte Industrien (wie beispielsweise die Schokoladeindustrie), auf der anderen Seite eine weitverbreitete Kleinindustrie.

Unsere Internationale hat mit großer Aufmerksamkeit die auch von der I. T. F. geförderten Bestrebungen verfolgt, die auf ein Zusammenwirken mit den russischen Gewerkschaften gerichtet sind. Wir sind mit Ihnen der Auffassung, daß trotz aller Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung der Kampfmittel der einheitliche Zusammenschluß der gewerkschaftlich organisierten Arbeiterschaft notwendig ist, und zwar national wie international. In letzterer Hinsicht sind wir sogar noch einen Schritt weitergegangen als die I. T. F., indem wir die russischen Gewerkschaften in unsere Internationale aufgenommen haben. Auch die I. T. F. hat die Meinung vertreten, daß das große Land, das die Sowjetrepubliken darstellen, nicht von unserer Bewegung ausgeschlossen werden kann, aber unsere Internationale ist die einzige, die bisher die praktischen Folgerungen aus dieser Erkenntnis gezogen und ihre Reihen den Russen geöffnet hat. Wir haben deren Aufnahme vollzogen, ohne uns der Diktatur der Roten Internationale zu unterwerfen, da die Russen ausdrücklich unsere Statuten anerkannt haben.

Unsere Handlungsweise ist nicht immer verstanden worden. Wir haben damals viele Vorwürfe gehört, und zwar seitens anderer Internationaler Berufssekretariate wie auch seitens des Internationalen

Gewerkschaftsbundes. Indessen haben wir unsere Entscheidung nicht zu bereuen. Das Zusammenarbeiten mit den Russen ist mit der Zeit immer besser geworden. Natürlich bleiben Differenzen nicht aus, aber die Aussprachen finden heute in sachlicher Weise statt. Wir begrüßen, daß auch in Eurer Internationale Tendenzen lebendig sind, die auf die Einbeziehung der russischen Gewerkschaften gerichtet sind und hoffen, daß auch Ihr einen derartigen Schritt vollziehen werdet, da die Befreiung der Arbeiterklasse nur in geschlossenem Kampfe möglich ist.

Es gibt verschiedene Fragen, an deren erfolgreicher Lösung die von mir vertretene Internationale und die I. T. F. gemeinsam interessiert sind. Ich verweise nur auf das angestrebte Verbot des Tragens schwerer Lasten über eine Gewichtsgrenze. Erfreulicherweise hat sich das Zusammenwirken unserer beiden Internationalen bisher sehr glatt und ohne Reibungen vollzogen und ich möchte daher zum Schluß die Hoffnung ausdrücken, daß dieses auch in Zukunft der Fall bleiben möge.

Ansprache des Präsidenten.

Kameraden!

Es ist für mich eine große Ehre, diesem internationalen Transportarbeiter-Kongreß, auf dem über zwei Millionen in einem der wichtigsten Industriezweige beschäftigte Männer und Frauen der verschiedensten Nationen vertreten sind, zu präsidieren. Die Transportarbeiter gehören überall zu den entschlossensten, den meist energischen und kampfesmutigen Streitern des Arbeiterheeres.

Das trifft in nationalem Rahmen zu und die Entwicklung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation kann als Beweis dafür betrachtet werden, daß dies nicht minder in internationaler Hinsicht gilt. Das ist auch erklärlich. Die Transportarbeiter, gleichgültig, ob es sich um Seeleute, Eisenbahner oder sonstige Gruppen handelt, kommen in einen viel engeren Kontakt mit ihren Kameraden in anderen Industrien als die meisten sonstigen Arbeiterkategorien. Jeder große Industriezweig hat die Transportarbeiter nötig, und dies führt dazu, daß die Transportarbeiter ihre soziale Gemeinschaft mit den übrigen Teilen der Arbeiterschaft besser begreifen und fast immer in die Schwierigkeiten und Gefahren, denen andere Teile der Arbeiterklasse ständig ausgesetzt sind, verwickelt werden. Genau so wie wir diese Zusammenhänge bereits seit langem innerhalb der Landesgrenzen erkannt haben, so erkennen wir dies in wachsendem Maße auch über die Landesgrenzen hinweg, wofür das ständige Zunehmen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation an Macht und Einfluß der beste Beweis ist.

Seit unserem letzten in Hamburg abgehaltenen Kongreß haben verschiedene Spezialkonferenzen für Eisenbahner, Straßenbahner, Hafendarbeiter, Seeleute sowie für das Eisenbahnkanzleipersonal stattgefunden. Alle diese

förderten die internationale Verständigung über Fragen, die die Arbeiter derselben Industrie in den verschiedenen Ländern berühren. Ebenso soll dieser Kongreß der gemeinsamen Behandlung umfassenderer Probleme, die die Interessen aller Gruppen der Transport- und Verkehrsarbeiterschaft angehen, dienen.

Nach meiner Auffassung werden wir unsere Bemühungen, Organisationen aus nichteuropäischen Ländern zum Anschluß zu bewegen, besonders hartnäckig fortsetzen müssen. Der Kapitalismus hat die ganze Welt zu seinem Operationsgebiet gemacht. Er kennt keinen Unterschied der Rasse und Farbe. Die Arbeiterklasse muß ebenfalls die Welt organisatorisch umspannen. Nur dadurch verhindert sie das europäische und amerikanische Kapital, die Millionenbevölkerung in rückständigen Ländern gegen die besser organisierten Arbeiter in Europa und Amerika in Konkurrenz zu setzen. Gleichzeitig muß auf die Notwendigkeit hingewiesen werden, Propaganda rein nationalpolitischer oder nationalistischer Art zu vermeiden. Die Arbeiter in den Ländern des fernen Ostens, die eben jetzt erst sich zu organisieren beginnen, dürfen nicht in dem Glauben bestärkt werden, daß der Ausschluß des Fremdlings ihnen wirtschaftliche Freiheit sichert. Die Arbeiter der Länder des Westens haben durch schmerzvolle Erfahrungen die Erkenntnis gewonnen, daß einheimische Ausbeuter ebenso schlecht sind wie ausländische.

In Europa hat die Reaktion einen verzweifelten Kampf geführt, um das weitere Vordringen der Demokratie zu verhindern. Unsere ungarischen Kameraden setzen ihren langen Kampf gegen Unterdrückung und Aufhebung des Koalitionsrechtes fort. In Italien haben Brutalität und Mord die Bewegung der Arbeiterklasse nahezu vernichtet. Es ist nur natürlich, daß die Reaktionäre dieser Länder besonders hart gegen die Transportarbeiter vorgehen. Sie wissen, welche Bedeutung diese haben. Die I. T. F. hat alles getan und wird alles tun, um unsern Kameraden in diesen Ländern in ihrem Kampfe zu helfen. Als der italienische Diktator seinen Wunsch zu erkennen gab, England einen Besuch abzustatten, bedeuteten die englischen Arbeiter sofort, daß sie Demonstrationen gegen ihn veranstalten würden. Mussolini kam nicht. Ich möchte an die Arbeiter aller Länder appellieren, soweit sie dazu in der Lage sind, den gegen Faschismus und Reaktion kämpfenden Arbeitern alle mögliche Unterstützung zu gewähren, denn die Vernichtung der Demokratie in dem einen Lande wird die Kapitalistenklasse in dem Bestreben stärken, die Freiheit überall zu unterdrücken.

Es sei mir gestattet, die deutschen Kameraden zu beglückwünschen zu der Art und Weise, wie sie die Lage, in die sie die schreckliche Inflationsperiode gebracht hat und in der es für sie außerordentlich schwer war, ihre Organisationen zu erhalten, überwunden haben. Ihr Mut und ihre Standhaftigkeit in jenen Tagen sind jedes Lobes wert. Ich bin überzeugt, ihre Bewegung wird ununterbrochen wachsen.

Jeder Hinweis auf die internationale Gewerkschaftsbewegung wäre nicht vollkommen, würde nicht hierbei des allgemeinen Streiks in England Erwähnung getan werden. In einer Hinsicht ist es für mich schwierig, mich

mit dieser Angelegenheit zu befassen. Das ist darauf zurückzuführen, daß ich, obgleich ich spezielle Kenntnisse über die Rolle der Eisenbahnersektion im allgemeinen Streik besitze, hier nicht als Engländer spreche. Hier wird meine einzige Nationalität und meine einzige Industrie durch die Internationale Transportarbeiter-Föderation dargestellt. Gleichwohl erachte ich es als meine Pflicht, den Dank der britischen Sektion der I. T. F. für die internationale Unterstützung auszusprechen, die während jener bewegten Tage gewährt worden ist. Während der ganzen Dauer des allgemeinen Streiks war ich in der Lage, jeden Tag telephonisch mit dem Sekretär Edo Fimmen zu sprechen und alle möglichen Maßnahmen für die Hilfe der I. T. F. durch Verhinderung des Transportes von Kohle oder anderer Materialien vom Kontinent nach Großbritannien anzuordnen. Das Sekretariat berichtet, daß die durchgeführte Aktion nicht so erfolgreich war wie sie hätte sein können, aber wir müssen begreifen, daß die internationalen Ideale sich nur langsam entwickeln. Eine solche Aktion kann nicht erzwungen werden, und wir in England haben von der I. T. F. nicht mehr erwartet, als durch sie getan werden konnte. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die aus der Lage resultierten, bin ich der Meinung, daß die I. T. F. voll und ganz ihren Ruf gewahrt hat, die fortgeschrittenste und nützlichste aller Internationalen zu sein. Die bewiesene Sympathie wird helfen, die internationale Solidarität unter den Transportarbeitern besser zu stärken als Jahre der Propaganda zu tun vermögen. Der hauptsächlichste Kummer der britischen Sektion besteht darin, daß die Gestaltung ihrer Finanzlage durch den allgemeinen Streik und den Bergarbeiterkampf es ihnen zur Zeit unmöglich macht, ihren Kameraden in andern Ländern in einer solchen Weise zu helfen, wie es den englischen Transport- und Verkehrsarbeiter-Organisationen selbst wünschenswert erscheint.

Mehr und mehr zeigt sich, daß die Transportarbeiter an der vordersten Front in jedem wirtschaftlichen Kampfe stehen. Ich hoffe, daß die nationalen und internationalen Organisationen zur Erkenntnis kommen, daß die Transportarbeiter nicht außer dem Kampf auch noch die daraus entstehenden finanziellen Lasten für die allgemeine Arbeiterschaft tragen können. Wenn die I. T. F. angegangen wird, für andere Sektionen der Arbeiterklasse als der Transportarbeiterschaft in eine Aktion zu treten, dann muß der I. T. F. finanziell beigestanden werden, wenn ihre Hilfe wirksam sein soll.

Ich bedaure sehr, daß der allgemeine Seeleuteverband Englands den Austritt aus der I. T. F. erklärt hat. Die Seeleute sind eine der wichtigsten Sektionen der Transportarbeiterschaft, und ohne sie ist eine Internationale unvollständig. Es ist darum notwendig, daß alles versucht wird, um die Fortsetzung der Mitgliedschaft dieses Verbandes zu sichern.

Zum Schluß möchte ich feststellen, daß wir alle Veranlassung haben uns über die von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gemachten Fortschritte zu freuen. Manchem Ungeduldigen wird es vorkommen, als schreiten wir zu langsam vorwärts, aber wenn wir uns daran erinnern, daß noch vor acht Jahren die Abhaltung eines derartigen Kongresses infolge der nationalen Verhetzung unmöglich gewesen wäre und

daß die Arbeiter sich damals gegenseitig bekämpften, dann werden wir die großen Fortschritte besser begreifen. Nationale Vorurteile und Traditionen haben ein zähes Leben. Sie bilden Wesensbestandteile der meisten Frauen und Männer. Wir nehmen sie schon in früher Jugend in uns auf. Darum müssen wir Geduld haben. Wir können all diese Einflüsse nicht unbeachtet lassen und müssen auch in unseren internationalen Entscheidungen mit den nationalen Eigenarten rechnen. Wir müssen uns in den großen Streitfragen einigen und in den kleinen Dingen Toleranz üben und eine gewisse Freiheit gestatten. In einer großen Frage, so hoffe ich, wird uneingeschränkte Übereinstimmung bestehen: in der Frage der Kriegsverhinderung. Die internationale Arbeiterklasse kann Kriege verhindern, wenn immer sie hierzu entschlossen ist. Die internationalen Transportarbeiter haben die größte Macht hierzu, und jede Sektion der internationalen Arbeiterbewegung sollte wissen, daß der Arbeiterschaft der Welt kein größerer Dienst erwiesen werden kann als durch die endgültige und dauernde Unschädlichmachung dieses größten Feindes der Menschheit.

Kameraden, ich habe die Zuversicht, daß unser Kongreß einen erfolgreichen Verlauf nehmen, die internationale Verständigung fördern und vordringlich sein wird für die Welt.

Geschäftliche Mitteilungen.

N. Nathans (Sekretär der I. T. F.) macht hierauf eine Reihe geschäftlicher Mitteilungen. Vom I. G. B. und den meisten Internationalen Berufssekretariaten sind Begrüßungsschreiben eingelaufen. Der I. G. B. teilte mit, aus finanziellen Erwägungen keinen Delegierten entsenden zu können. Vom Internationalen Arbeitsamt ist uns die Mitteilung zugegangen, daß dessen Direktor *Albert Thomas* verhindert ist, den ganzen Kongreßverhandlungen beizuwohnen, daß er aber an einem oder zwei Tagen anwesend sein wird. Dagegen sind vom I. A. A. zwei Beamte damit betraut worden, allen Verhandlungen des Kongresses zu folgen. Ferner haben noch Gäste entsandt: die Arbeiterkammer von Wien und die Internationale der Seeoffiziere.

August Forstner, das österreichische Mitglied des Generalrats, ist durch Krankheit verhindert, an dem Kongreß teilzunehmen. Der Vorstand wird dem in der Wiedergenesung begriffenen Kollegen im Namen des Kongresses die besten Wünsche zu seiner endgültigen Wiederherstellung entbieten. Von Holländisch-Indien ist ein Delegierter angemeldet, doch wird dieser erst dieser Tage in Marseille eintreffen können.

Schließlich, so fährt *Nathans* fort, habe ich dem Kongreß noch zwei Protestresolutionen vorzuschlagen. Die eine wendet sich gegen die Regierung Estlands, die dem estländischen Eisenbahnerverband verboten hat, der I. T. F. anzugehören, die andere gegen die Auflösung des uns angeschlossenen *Sindacato Trasporti Secondari* in

Italien. Die Resolutionen liegen den Delegierten bereits vor und lauten wörtlich:

Protestresolution gegen die Entrechtung des Eisenbahnerverbandes in Estland.

Der Kongreß erhebt nachdrücklichen Protest gegen das Vorgehen der estländischen Regierung, die unter Berufung auf die alte russische Landesgesetzgebung und im Widerspruch zu der Landesverfassung dem estländischen Eisenbahnerverband die Zugehörigkeit zur I. T. F. verboten hat, und versichert die estländischen Eisenbahner seiner Sympathie und der Gefühle wärmster internationaler Solidarität.

Protestresolution gegen die Auflösung des italienischen Sindacato Trasporti.

Der Kongreß nimmt mit Entrüstung Kenntnis von der im Auftrage und unter Führung der faschistischen Organisation der Trasporti Secondari von den italienischen Behörden gewaltsam vorgenommenen Auflösung des Sindacato Trasporti Secondari,

erhebt gegen diese erneute Verletzung des in den auch durch die italienische Regierung unterzeichneten Friedensverträgen verbürgten Koalitionsrechtes nachdrücklichst Protest,

spricht den verfolgten Kameraden die Gefühle warmer Solidarität aus und

erklärt sich bereit, jede Aktion zu unterstützen, die der Internationale Gewerkschaftsbund zur Wiederherstellung des Koalitionsrechtes für die italienische Arbeiterklasse unternimmt.

Soweit sich bisher übersehen läßt, sind auf diesem Kongreß 53 Organisationen aus 21 Ländern mit rund 1 800 000 Mitgliedern vertreten. *Cramp* stellt die beiden Resolutionen zur Abstimmung und stellt deren einmütige Annahme fest.

Wahl der Mandatprüfungskommission.

Als Mitglieder der Mandatprüfungskommission sind vorgeschlagen: *Jochade* (Deutschland), *Jaccoud* (Frankreich) und *Lathan* (England). Der Kongreß stimmt diesen Vorschlägen zu.

* * *

Da nunmehr die Abhaltung der Sektionskonferenzen vorgeschien ist, wird der Kongreß vertagt.

Die Berichte über die Spezialkonferenzen befinden sich am Schlusse dieses Berichts.

Zweiter Tag.

Samstag, den 18. September 1926.

Vormittagssitzung.

Cramp: Zur Behandlung steht der Bericht von *Edo Fimmen* über den Generalstreik in England, der den Delegierten schriftlich vorliegt.

Referat über den Großkampf der englischen Bergarbeiter und die Unterstützungsaktion der I. T. F.

Von *Edo Fimmen*.

Eine der wichtigsten Aktionen, welche bis jetzt durch die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die ihr angeschlossenen Organisationen geführt wurde, ist die Aktion zur Unterstützung des Großkampfes der englischen Bergarbeiter während der ersten Hälfte des Monats Mai 1926.

Für die Weiterentwicklung der I. T. F., für ihre zukünftigen Kämpfe, für ihren Platz innerhalb der allgemeinen Arbeiterbewegung und für ihr Verhältnis zu andern Arbeiterorganisationen, aber daneben auch und nicht an letzter Stelle für den Kampf der Arbeiterklasse im allgemeinen ist es von größter Bedeutung festzustellen, was seitens der I. T. F. und der ihr angehörigen Organisationen vor, während und nach dem Generalstreik getan und unterlassen wurde. Es ist wichtig, ohne falsche Bescheidenheit hervorzuheben, was ihrerseits und seitens ihrer Organisationen geleistet wurde, aber es ist noch wichtiger, zu untersuchen und ohne jede Beschönigung festzustellen, weshalb unsere Organisationen nicht noch mehr geleistet haben als der Fall gewesen ist. Es ist von allergrößter Bedeutung, die Schwierigkeiten und Fehler festzustellen und die Schwächen rücksichtslos aufzudecken. Nicht aus Lust zur Kritik oder um die Schuld auf andere Schultern abzuwälzen, sondern damit wir an Hand der Tatsachen, welche die Praxis uns geboten hat, von den Fehlern lernen und die Maßnahmen treffen können, die es uns ermöglichen werden, in Zukunft besser zu handeln als in der Vergangenheit.

Bereits in der zweiten Hälfte des Monats Juli 1925 erhielt das Sekretariat einen Brief von der Internationalen Bergarbeiter-Föderation, datiert

21. Juli, und einen weiteren vom Generalrat des Britischen Gewerkschaftsbundes, datiert 23. Juli. In diesen Briefen wurde die I. T. F. auf den bereits damals ernstlich drohenden Konflikt in der englischen Bergwerksindustrie hingewiesen und dringendst gebeten, die englischen Bergarbeiter im Falle eines Streiks oder einer Aussperrung durch Verhinderung aller Kohlentransporte vom Kontinent nach England zu unterstützen. Der Brief der Bergarbeiter-Internationale enthielt zudem die Einladung an die I. T. F. zu einer am 28. Juli in Paris stattfindenden Sitzung des Vorstandes der Internationalen Bergarbeiter-Föderation, die sich mit der Lage in England beschäftigen sollte. Auf diese Einladung hin nahmen der Genosse *Cramp*, der Vorsitzende unserer Internationale, und *Fimmen*, ihr Generalsekretär, an dieser Sitzung teil. Die Vertreter der verschiedenen Bergarbeiter-Organisationen appellierten nochmals dringend an die Solidarität der I. T. F. und ihrer Organisationen, worauf die beiden Vertreter der I. T. F. versprachen, daß diese und die Mitgliedsorganisationen bei einem evtl. Kampfe ihr möglichstes zur Unterstützung der englischen Kameraden tun würden.

Sofort nach Rückkehr von der Pariser Sitzung, am 30. Juli, sandte das Sekretariat an die für eine Verhinderung des Kohlentransportes vom Festlande nach England zunächst in Betracht kommenden Organisationen, d. h. die Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Seeleute-Organisationen Deutschlands, Hollands, Belgiens und Frankreichs ein Schreiben, worin dieselben auf den drohenden Konflikt hingewiesen wurden, mit der Bitte, die nötigen Maßnahmen zu treffen, um gegebenenfalls den Export von Kohle aus kontinentalen Häfen nach England zu unterbinden. Die betreffenden Organisationen wurden ferner gebeten, dem Sekretariat der I. T. F. umgehend mitzuteilen, was in dieser Hinsicht getan werden könnte und würde.

Gleichzeitig wandte sich das Sekretariat an den Internationalen Gewerkschaftsbund und berichtete unter Hinweis auf die Tatsache, daß auch dieses Mal wieder die der I. T. F. angeschlossenen Transportarbeiter und Eisenbahner im Interesse anderer Teile der Arbeiterschaft in die Bresche zu springen hätten, daß seines Erachtens seitens des I. G. B. Maßnahmen getroffen werden müßten, damit evtl. für die nötige finanzielle Unterstützung kämpfender und gemaßregelter Transportarbeiter durch die übrige Arbeiterschaft Sorge getragen würde.

Die in Frage kommenden Organisationen der I. T. F. versprachen mit allen Kräften zu helfen, wiesen aber gleichzeitig auf die oft schwierige Lage im eigenen Lande hin und betonten auch ihrerseits die Notwendigkeit einer finanziellen Unterstützung durch die übrigen Verbände, falls es zu einem Kampfe in England und zu einer solidarischen Aktion der Transportarbeiter der übrigen Länder kommen sollte.

In Beantwortung unseres Schreibens teilte der I. G. B. am 31. Juli mit, daß er auf Anregung des englischen Generalrates einen seiner Sekretäre nach England entsandt habe, daß er selbstverständlich alles tun würde, was in seinen Kräften stünde, um die englischen Genossen in ihrem Kampfe zu unterstützen, daß er aber sich erst über die zu ergreifenden Maßnahmen

schlüssig werden könnte, wenn ein Bericht des in England weilenden Sekretärs eingelaufen sei.

Inzwischen erhielt das Sekretariat am 1. August von der Bergarbeiter-Internationale und dem uns angeschlossenen englischen Allg. Eisenbahnerverband die telegraphische Nachricht, daß der Konflikt, der auf den 1. Aug. auszubrechen drohte, durch das Eingreifen der Regierung vorläufig auf 15 Tage hinausgeschoben worden sei. Diese Tatsache wurde den angeschlossenen Organisationen noch am selben Tage schriftlich bekanntgegeben unter dem ausdrücklichsten Hinweis jedoch, daß der Konflikt immer noch zum 15. August ausbrechen könne, und daß deshalb auch weiter alle Maßnahmen getroffen werden müßten, um evtl. den Transport kontinentaler Kohle nach England zu verhindern.

Dem I. G. B. wurde ebenfalls am 1. August in Bestätigung seines Briefes vom 31. Juli von dem Empfange der Telegramme aus England Mitteilung gemacht. Gleichzeitig wurde darin nochmals gebeten, ebenfalls mit Hinweis auf die Möglichkeit des Ausbruchs des Konfliktes zum 15. desselben Monats, die Frage der moralischen und finanziellen Unterstützung unserer Organisationen zu prüfen.

Durch die Gewährung einer Subvention an die englischen Grubenbesitzer bis zum 30. April 1926 und durch die Einsetzung einer Kommission, die die Lage im englischen Bergbau untersuchen und Vorschläge zur Hebung derselben ausarbeiten sollte, kam es nicht zum Ausbruch des Konfliktes. Sowohl seitens der Bergarbeiter-Internationale als des englischen Generalrates der Gewerkschaften gingen der I. T. F. Dankschreiben zu für die getroffenen Maßnahmen und für die dadurch zum Ausdruck gebrachte Solidarität der Transportarbeiter-Organisationen.

Obleich demnach der Konflikt vorläufig vermieden war, trug die I. T. F. der Tatsache Rechnung, daß es möglicherweise doch noch im Mai 1926 zum Kampfe kommen würde und dann die ihr angeschlossenen Organisationen zu einer Unterstützungsaktion für die englischen Bergarbeiter herangezogen werden müßten.

Vor allem wurde versucht, eine internationale Unterstützungsmaßnahme seitens der übrigen dem I. G. B. angehörigen Organisationen für den Fall eines Kampfes zu veranlassen. Der I. G. B. teilte uns in Beantwortung unseres Schreibens vom 1. August mit, daß er „die evtl. notwendig werdende moralische und finanzielle Unterstützung der Transportarbeiter in anderen Ländern“ für „selbstverständlich“ halte; die Frage sei nur, ob dieses national geschehen könne, oder ob auch hier international eingegriffen werden müsse. Da am 17. August eine Vorstandssitzung des I. G. B. zusammentreten würde, sei Gelegenheit gegeben, diese Frage zu entscheiden, sobald sie brennend würde. Da aus dem Protokoll dieser Vorstandssitzung nicht hervorging, daß diese Frage besprochen worden war, wurde am 27. August nochmals an den I. G. B. geschrieben, um festzustellen, ob eine derartige Besprechung stattgefunden hatte, und wenn ja, mit welchem Ergebnis. Aus der hierauf erfolgten Antwort vom 28. August ging hervor, daß, da der Kampf in England inzwischen erledigt war, in der Vorstands-

sitzung des I. G. B. von der Fassung eines bestimmten Beschlusses Abstand genommen wurde. Die Frage sollte jedoch bei der Beratung eines Punktes der Tagesordnung in der nächsten Ausschußsitzung „Internationale Unterstützung bei Streiks und Aussperrung“ zur Behandlung gelangen. Diese Ausschußsitzung fand am 4. und 5. Dezember statt; es kam aber nicht zu einer Besprechung dieser Frage, viel weniger zu einer Regelung derselben oder gar einer Vorbereitung und Ausführung der erwünschten Maßnahmen.

Am 16. Januar 1926, also gleich zu Anfang des neuen Jahres, richtete das Sekretariat an alle angeschlossenen Organisationen ein Rundschreiben, worin dieselben unter Hinweis auf die im Juli und August des Vorjahres geführte Korrespondenz gebeten wurden, mit Rücksicht auf den evtl. Ausbruch eines Kampfes in der englischen Bergwerksindustrie im kommenden Mai, sofort die nötigen Maßnahmen zu treffen zur evtl. Unterstützung der englischen Genossen und diese Maßnahmen der I. T. F. bis zum 15. Februar bekanntzugeben. Exemplare dieses Rundschreibens wurden auch dem englischen Bergarbeiterverband, dem Sekretariat der Bergarbeiter-Internationale und dem Generalrat des Trade Union Congress mit der Bitte zugeschickt, das Sekretariat der I. T. F. so ausführlich wie möglich über die Entwicklung der Lage in England auf dem laufenden zu erhalten.

Zum festgesetzten Termin gingen dem Sekretariat Briefe der angeschlossenen Organisationen zu, worin diese wiederholt ihre Bereitschaft zur Unterstützung der englischen Arbeiter bekundeten, aber gleichzeitig nochmals auf die bereits im vergangenen Jahre betonten Schwierigkeiten verwiesen. Aus vielen Briefen war, was besonders hervorzuheben ist, zu ersehen, daß sich die wirtschaftliche Lage in manchen Ländern seit dem Vorjahre verschlechtert hatte und einer solidarischen Aktion dadurch größere Schwierigkeiten im Wege stünden. Ferner wurde seitens verschiedener Organisationen darauf hingewiesen, daß sie durch bestehende Tarifverträge behindert seien, sofort, d. h. jeden beliebigen Moment in eine solidarische Aktion zugunsten anderer Organisationen einzutreten.

Die aus England erhaltenen Informationen blieben leider, trotz wiederholter Anfragen, spärlich, und die beim I. G. B. angeregten Maßnahmen zwecks moralischer und finanzieller Unterstützung wurden trotz mehrfacher Bitten nicht getroffen.

In seiner Sitzung vom 1. und 2. April 1926 erwog der Generalrat der I. T. F. die Möglichkeit, daß es am 1. Mai zum Ausbruch eines Konfliktes in England kommen könnte, und bestätigte nochmals die im Vorjahre bereits in der Sitzung der Bergarbeiter-Internationale vom Vorsitzenden und Generalsekretär der I. T. F. abgegebenen Erklärungen bezüglich der Hilfeleistung für die englischen Grubenarbeiter durch die I. T. F. und Ihre Verbände. Außerdem wurde das Sekretariat nochmals beauftragt, sich wegen der finanziellen Unterstützung an den I. G. B. zu wenden. Eine schriftliche Antwort auf diese erneute Bitte und eine persönliche Unterredung, welche die beiden Sekretäre der I. T. F. mit einem der Sekretäre des I. G. B. hatten, führten zu keinem Ergebnis.

Inzwischen spitzte sich die Lage in England immer mehr zu. Die Bergwerksbesitzer und die Bergarbeiter kamen zu keiner Verständigung und letztere wurden am 1. Mai ausgesperrt, weil sie nicht bereit waren, die von den Unternehmern gestellten Bedingungen, nämlich Herabsetzung der Löhne, Verlängerung der Arbeitszeit und sonstige Verschlechterungen des Tarifabkommens anzunehmen. Auf Beschluß des Generalrates des T. U. C. traten am 4. Mai die englischen Eisenbahner, Transportarbeiter und andere Arbeiterkategorien in den Generalstreik. Der große englische Seeleuterverband, der sowohl dem T. U. C. als auch seit Juli v. J. der I. T. F. angehörte, weigerte sich im letzten Moment, sich an der solidarischen Aktion zu beteiligen, und schrieb eine Urabstimmung unter seinen Mitgliedern aus über die Frage, ob diese bereit seien, zur Unterstützung der Bergarbeiter in den Streik zu treten.

Das Sekretariat der I. T. F. hatte bereits am vorhergehenden Tag, also am 3. Mai, eine Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses einberufen, um auf Grund der Nachrichten in der Presse, laut deren die Bergarbeiter ausgesperrt seien und die Möglichkeit eines Generalstreiks bestand, die endgültigen, seitens der I. T. F. erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Dieser Sitzung lagen an demselben Morgen eingegangene Telegramme und schriftliche Aufforderungen der Bergarbeiter-Internationale, der zur I. T. F. gehörenden englischen Eisenbahner-Organisationen und des Generalrats der englischen Gewerkschaften vor, worin die I. T. F. zur Unterstützung der englischen Bergarbeiter und der mit ihnen kämpfenden Arbeiter aus anderen Berufen nochmals aufgefordert wurde. Genosse *Cramp* hatte ferner telegraphisch mitgeteilt, daß der Generalstreik nicht mehr zu vermeiden sei und gebeten, alles zu tun, was in der Macht der I. T. F. läge, um die Ausfuhr von Kohle nach England und alle sonstigen Maßnahmen, die eine Gefährdung der englischen Genossen zur Folge hätten, zu verhindern.

Am selben Tage noch, also am 3. Mai, erging an die für die Boykottierung kontinentaler Kohle direkt in Frage kommenden Organisationen in Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich und den skandinavischen Ländern die telegraphische und schriftliche Aufforderung zur Unterstützung der kämpfenden englischen Genossen. Es wurde von ihnen verlangt:

1. den Export von Steinkohlen nach England zu unterbinden;
2. die Bebunkerung englischer Schiffe zu verhindern und
3. die Anmusterung auf englischen Schiffen zu untersagen.

Dieselbe Aufforderung wurde am nächsten Tage durch Rundschreiben an alle Mitglied-Organisationen der I. T. F. und außerdem telegraphisch an die uns bekannten Transportarbeiter-Organisationen in Amerika, Asien und Australien gerichtet. Den englischen Organisationen, dem Generalrat des T. U. C., der Bergarbeiter-Internationale, dem englischen Bergarbeiterverband und den angeschlossenen englischen Transportarbeiter- und Eisenbahner-Organisationen wurden die Beschlüsse und Abschriften der ausgegangenen Briefe und Rundschreiben auf verschiedenen offiziellen und nichtoffiziellen Wegen zugeschickt. Sie wurden ferner dringend ersucht, das Sekretariat fortwährend über die Entwicklung der Dinge in England auf

dem laufenden zu halten. Dasselbe Ersuchen erging an alle angeschlossenen Organisationen, besonders an die für die solidarische Aktion in Frage kommenden Verbände bezüglich der von ihnen getroffenen Maßnahmen und deren Folgen.

Während der ganzen Dauer des Generalstreiks stand die I. T. F. in schriftlicher und telegraphischer Verbindung mit den für die Durchführung der Beschlüsse zunächst in Frage kommenden Organisationen. Das Sekretariat hat außerdem täglich einen Sonderbericht in deutscher, englischer, französischer, holländischer und schwedischer Sprache herausgegeben, worin die angeschlossenen Verbände über die Entwicklung des Kampfes in England und über die Unterstützungsaktion auf dem Kontinent informiert wurden. Ferner konnten durch Rundfunk in deutscher, englischer, französischer und holländischer Sprache Nachrichten über den Stand der Aktion verbreitet werden.

Aus den Berichten der angeschlossenen Organisationen an das Sekretariat der I. T. F. ging hervor, daß nicht nur überall der Wille und die Bereitschaft zur Gewährung von Hilfe an die englischen Genossen vorhanden war, sondern daß auch das möglichste getan wurde, um die gefaßten Beschlüsse durchzuführen. Hervorgehoben muß jedoch werden, daß die Berichterstattung seitens der Organisationen an die I. T. F. in vieler Hinsicht zu wünschen übrig ließ. Sehr oft wurden Informationen nur dann erteilt, nachdem sie wiederholt ausdrücklich eingefordert waren und auch dann nur selten so vollständig, wie es zur Bildung eines klaren Urteils erforderlich gewesen wäre. Besonders schlecht jedoch war die Information während der ganzen Zeit, in der die kontinentalen Transportarbeiter-Organisationen im Solidaritätskampfe für die englischen Genossen standen, aus England selbst. Nur der Tatsache, daß das Sekretariat der I. T. F. die Möglichkeit hatte, täglich ein- oder zweimal kurz mit dem I. T. F.-Vorsitzenden Cramp, der gleichzeitig einer der Führer des Generalstreiks war, telefonisch in Verbindung zu treten, ist es zu verdanken, daß dasselbe, wenn auch nur kurze, so doch tägliche Informationen über die Lage in England erhielt. Schriftliche und telegrafische Information wurde von den angeschlossenen englischen Verbänden nur sehr spärlich und von dem T. U. C., der Bergarbeiter-Internationale und der englischen Bergarbeiter-Föderation überhaupt nicht gegeben.

Die einzige Information, welche die I. T. F. seitens der T. U. C. erhielt, war ein Brief vom 7. Mai, worin der Vorsitzende *Pugh* den Empfang der verschiedenen Briefe und Rundschreiben bestätigte und mitteilte, daß die Frage der Berichterstattung an die I. T. F. an das dafür zuständige Komitee überwiesen worden sei und daß er hoffe, daß dasselbe für die Erfüllung Sorge. Auch vom Abbruche des Streiks ging der I. T. F. niemals eine offizielle Mitteilung zu.

Auf Antrag der Bergarbeiter-Internationale fanden am 8. Mai in Ostende Sitzungen des Komitees dieser Internationale und des Sekretariats der I. T. F. mit Vertretern der wichtigsten für die englischen Bergarbeiter kämpfenden Organisationen statt. Die Besprechungen in der I. T. F.-Sitzung

hatten das Ergebnis, daß nicht nur die bisher vom Sekretariat erlassenen Aufforderungen bestätigt wurden, sondern daß dieselben auch noch in dem Sinne erweitert wurden, daß die angeschlossenen Organisationen aufgefordert wurden, außer den Kohlentransporten möglichst auch die Verladung und den Transport anderer Waren nach England zu verhindern. Dieser Beschluß war zurückzuführen auf eine entsprechende Bitte der englischen Genossen. Diese hatten außerdem noch gefordert, die Löschung englischer Schiffe in kontinentalen Häfen radikal zu verweigern. Für manche kontinentalen Organisationen war es, wie aus den Besprechungen ersichtlich wurde, nicht möglich, diesem Wunsche in jeder Hinsicht Rechnung zu tragen ohne vorherige Rücksprache mit ihrer betreffenden Landeszentrale, da besonders die Weigerung, alle englischen Schiffe zu löschen, in manchen Ländern das Abschneiden der Zufuhr der für die Industrie des eigenen Landes benötigten Rohstoffe bedeutet hätte. Aus diesem Grunde konnte die Sitzung der I. T. F. keinen weitergehenden Beschluß fassen und mußte sich darauf beschränken, die angeschlossenen Organisationen zu beauftragen, „möglichst“ auch die Verladung und den Transport anderer Waren nach England zu verhindern. Aus den Berichten der angeschlossenen Organisationen hat sich gezeigt, daß besonders in Frankreich, Dänemark und Holland auf Grund dieses Beschlusses auch die Ausfuhr von Lebensmitteln nach England, wenigstens teilweise, verhindert werden konnte.

Bedauerlicherweise war es den englischen Organisationen anscheinend nicht möglich, zu der Konferenz in Ostende eine größere Anzahl von Vertretern zu entsenden. Nur ein Vertreter des englischen Transportarbeiter-Verbandes war zugegen.

In einer am nächsten Tage stattgefundenen gemeinsamen Sitzung mit dem Komitee der Bergarbeiter-Internationale wurden die Beschlüsse der I. T. F. von letzterer unterstützt, ohne daß jedoch von ihr selbst Beschlüsse betreffend die Unterstützung des Kampfes in England unterbreitet wurden.

Da infolge ungenügender Organisationsverhältnisse im Rotterdamer Hafen die Bebunkerung dort anlaufender englischer Schiffe nur teilweise verhindert werden konnte, wurde beschlossen, zu versuchen, die Anfuhr von Kohle aus dem Ruhrgebiet nach Rotterdam zu stoppen. Auf Ersuchen des Niederländischen Transportarbeiter-Verbandes fand am Mittwoch, den 12. Mai, in Duisburg unter Leitung der I. T. F. eine Sitzung statt zwischen Vertretern des Deutschen Verkehrsbundes, des deutschen Maschinisten- und Heizerverbandes und des Niederländischen Transportarbeiter-Verbandes. Während der Sitzung lief die telegraphische Nachricht ein, daß der Generalstreik in England aufgehoben worden sei. Die Fassung der Nachrichten ließ auf einen Sieg der Arbeiter schließen. Trotzdem fanden ernsthafte Beratungen zwecks einer gemeinsamen Aktion zur Stilllegung des gesamten Kohlentransportes vom Ruhrgebiet längs des Rheins nach Holland statt. Es zeigte sich jedoch auch während dieser Besprechungen, daß die in der Rheinschiffahrt bestehenden Tarifverträge von den Organisationen als ein ernstliches Hindernis betrachtet wurden, um in eine Aktion treten zu können. Ein definitiver Beschluß kam in dieser Konferenz daher nicht

zustande; es wurde jedoch beschlossen, daß die I. T. F. sofort nähere Informationen betreffs des Abbruchs des englischen Generalstreiks einholen solle, daß die holländische Organisation, welche sich zur Durchführung eines Streiks auf dem Rhein bereit erklärt hatte, die Unterlagen betreffs der Bebungung englischer Schiffe beschaffe, und daß die deutschen Organisationsvertreter ihren Vorständen Bericht erstatten zwecks Beschlußfassung über die Frage, ob und welche schärferen Maßnahmen evtl. anzuwenden seien.

Vom Gen. *Cramp* war inzwischen ein Telegramm eingelaufen, worin derselbe mitteilte, daß der Generalstreik durch den Trade Union Congress aufgehoben worden sei, und daß die Mitglieder der englischen Eisenbahner- und Transportarbeiter-Organisationen den Auftrag erhalten hätten, die Arbeit wieder aufzunehmen; gleichzeitig gab *Cramp* dem Sekretariat der I. T. F. den Rat, alle Verschiffungen nach England mit Ausnahme der von Steinkohle wieder zuzulassen. Noch am selben Tage ist allen für die Durchführung der Aktion in Frage kommenden Organisationen diese Mitteilung telegraphisch weitergeleitet und der Auftrag erteilt worden, die Aktion wie bisher weiterzuführen. Es darf hervorgehoben werden, daß nur eine der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen auf Grund der Pressenachrichten über den Abbruch des Generalstreiks selbständig beschlossen hatte, die Aktion einzustellen. Alle anderen Organisationen ergriffen auf Grund der Zeitungsnachrichten keine Maßnahmen zum Abbruch und auch die Organisation, welche in dieser Hinsicht eine Ausnahme machte, erließ sofort nach Erhalt des soeben erwähnten Telegramms ein Flugblatt in den Häfen, wodurch der Beschluß zur Einstellung der Aktion zurückgenommen wurde.

Aus weiteren Nachrichten, welche dem Sekretariat seitens der Genossen *Cramp* und *Bevin* (Sekretär der englischen Transportarbeiter-Organisation) zuzingen, war zu ersehen, daß die Unternehmer im Eisenbahn- und Transportbetrieb die Wiederaufnahme der Arbeit durch schwere Bedingungen unmöglich machten und daß deshalb auch die englischen Eisenbahner und Transportarbeiter ihren Kampf weiter führten. In einem durch den Vorsitzenden und Generalsekretär der I. T. F. unterzeichneten Telegramm wurden die angeschlossenen Organisationen am 14. Mai von dieser Tatsache unterrichtet und nochmals dringendst ersucht, alle bisherigen Instruktionen der I. T. F. mit Bezug auf die Verladung von Kohle und die Bebungung englischer Schiffe auch weiter nach besten Kräften durchzuführen. Dem englischen Bergarbeiter-Verband wurde ebenfalls telegraphisch mitgeteilt, daß die I. T. F. ihre Aktion weiter fortsetze. Gleichzeitig wurden ausführliche Informationen über die Lage erbeten. Bereits am nächsten Tage jedoch ging von dem englischen Eisenbahner-Verbande ein Telegramm ein, daß die Eisenbahner-Organisationen mit den Direktionen der englischen Eisenbahnen zu einem Abkommen gelangt seien, das als befriedigend zu betrachten sei, und daß auf Grund desselben mit wenigen Ausnahmen alle Eisenbahner wieder an die Arbeit gehen würden. Eine ähnliche Mitteilung ging dem Sekretariat der I. T. F. am 17. Mai seitens der englischen Transportarbeiter-Organisation zu; jedoch blieben in einigen

Häfen noch Schwierigkeiten bezüglich der Wiederaufnahme der Arbeit bestehen, und auf Ersuchen der englischen Transportarbeiter-Organisation wurde für diese Häfen der Boykott weiter aufrecht erhalten.

Durch die Wiederaufnahme der Arbeit seitens der der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahner- und Transportarbeiter-Organisationen war die Möglichkeit, die Aktion auf dem Kontinente weiter fortzuführen, äußerst schwierig geworden. Es wurde eine Wiederholung jener Vorkommnisse befürchtet, die sich bereits im April 1921 ereigneten. Damals kamen, als während des Großkampfes der britischen Bergarbeiter die I.T.F. ebenfalls versuchte, die Verschiffung von Kohle aus kontinentalen Häfen nach England zu stoppen und als auf Geheiß der I.T.F. im Zusammenhang damit die Arbeit im Antwerpener Hafen während einiger Tage praktisch ruhte, dem englischen Seeleuteverband angehörige Seeleute nach Antwerpen, nicht nur um von dort Kohle für England zu holen, sondern auch an Land gingen, um Ladearbeiten zu verrichten. Den angeschlossenen Organisationen wurde deshalb telegraphisch mitgeteilt, daß auf Grund der Wiederaufnahme der Arbeit durch die englischen Eisenbahner und Hafentarbeiter die bisherigen Instruktionen der I.T.F. nicht mehr gelten und die Arbeit für englische Schiffe in kontinentalen Häfen wieder aufgenommen werden könne.

Am 21. Mai wurde zur Klärung der Situation den englischen Organisationen ein Telegramm geschickt mit der Bitte, genau angeben zu wollen, welche Stellungnahme dieselben bezüglich des englischen Bergarbeiterkonflikts einnehmen und ganz besonders, ob ihre Mitglieder britische und ausländische Kohle verarbeiten oder transportierten. Es wurde eine klare Antwort erbeten behufs evtl. weiterer Maßnahmen auf dem Kontinent. Aus den erhaltenen Antworten ging klar hervor, daß die britischen Organisationen jeden Transport und jede Behandlung von Gütern einschließlich britischer und ausländischer Kohle vornehmen würden. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß die Lage für die englischen Organisationen eine sehr schwierige sei, besonders infolge der absoluten Erschöpfung ihrer Kassen. Bevin teilte außerdem mit, daß der Generalrat des T. U. C. zu der Angelegenheit Stellung zu nehmen hätte.

Seitens des Sekretariats der I.T.F. ist darauf am 25. Mai dem englischen Generalrat ausführlich die Lage, welche durch den Abbruch des Generalstreiks und die Wiederaufnahme der Arbeit seitens der englischen Transportarbeiter und Eisenbahner für alle kontinentalen Organisationen geschaffen wurde, geschildert worden. Hervorgehoben wurde, daß die kontinentalen Organisationen den englischen Bergarbeitern ihre Solidarität auch weiter praktisch bezeugen möchten, daß es aber außerordentlich schwer sei, dies zu tun, falls sie in dieser Aktion allein ständen. Gebeten wurde auf Grund von Bevin's Mitteilung, der I.T.F. baldmöglichst die Beschlüsse resp. die Stellungnahme des T.U.C. bekanntgeben zu wollen. Auch dem englischen Bergarbeiterverband wurde schriftlich Bericht über die durch den Abbruch des Streiks für die Transportarbeiter-Organisation auf dem Kontinente geschaffene Lage erstattet.

Vom Generalrat des T.U.C. ging eine Antwort vom 31. Mai ein, woraus hervorging, daß der englische Generalrat zu der Frage nicht Stellung genommen hatte, doch daß unser Brief dem Rate in seiner nächsten Sitzung vorgelegt werden würde.

Den angeschlossenen Organisationen ging am 1. Juni ein Rundschreiben zu, worin dieselben von den aus England erhaltenen Antworten in Kenntnis gesetzt wurden. Er wurde ferner darauf hingewiesen, daß wir es trotzdem als unsere Pflicht zu betrachten hätten, auf Grund erneuter Aufrufe der englischen Bergarbeiter zur Unterstützung ihres Kampfes unser möglichstes zu tun. Die angeschlossenen Organisationen wurden deshalb ersucht, möglichst umgehend mitzuteilen, was sie trotz der schwierigen Lage hinsichtlich der Verhinderung von Kohlentransporten nach England noch würden tun können.

Inzwischen fand am 4. Juli in Brüssel neuerdings eine Sitzung des Vorstandes der Bergarbeiter-Internationale statt. Dazu wurde ein Vertreter der I. T. F. eingeladen. Genosse *Nathans*, der für die I. T. F. dieser Sitzung beiwohnte, konnte den Vertretern der Bergarbeiter-Organisationen, die selbst anscheinend keine Maßnahmen ergreifen konnten, nur Bericht erstatten über das, was seitens der I. T. F. und der ihr angeschlossenen Organisationen getan wurde und sie hinweisen auf die schwere Lage, welche durch den Abbruch des Generalstreiks und auch durch die Tatsache, daß auf dem Kontinent Steinkohle wie bisher gefördert wurde, für die der I. T. F. angeschlossenen Transportarbeiter-Organisationen geschaffen war.

Die angeschlossenen Organisationen teilten in Beantwortung des ihnen zugegangenen Rundschreibens mit, daß sie durch den Abbruch des Generalstreiks keine Möglichkeit sähen, die Aktion zugunsten der englischen Bergarbeiter weiter zu führen. Seitens des Sekretariats der I. T. F. ist darauf noch versucht worden, eine Kontrolle über die Verschiffung von Kohle nach England vorzunehmen. Die angeschlossenen Organisationen wurden gebeten, der I. T. F. wenn möglich täglich eine Übersicht über die Verschiffung von Kohle aus den Häfen ihres Landes nach England zu beschaffen. Es ist nicht gelungen, diese Angaben zu erhalten. Den empfangenen Antworten war lediglich zu entnehmen, daß nach Abbruch des Generalstreiks stets größere Quantitäten Kohle aus kontinentalen Häfen nach England verschifft wurden, aber genauere Angaben konnten anscheinend nicht gegeben werden.

Samstag, den 3. Juli, fand dann anläßlich des Verbandstages der holländischen Eisenbahner-Organisation in Utrecht nochmals eine Sitzung statt, bei welcher Vertreter der Eisenbahner-Verbände Deutschlands, Frankreichs, der Tschechoslowakei, Belgiens, Hollands und Luxemburgs, sowie der Transportarbeiter-Verbände Deutschlands, Belgiens und Hollands zugegen waren. In dieser Konferenz wurde erneut die Frage eingehend besprochen, ob trotz aller Schwierigkeiten eine erneute Aktion zur Verhinderung der Ausfuhr von Kohle nach England noch durchzuführen sei. Die Besprechungen ergaben jedoch ein negatives Resultat.

* * *

Ich habe versucht, in den vorstehenden Ausführungen objektiv mitzuteilen, was seitens der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und seitens der ihr angeschlossenen Organisationen zur Unterstützung der englischen Grubenarbeiter unternommen und geleistet wurde.

Es wäre unrichtig behaupten zu wollen, daß das, was geleistet wurde, befriedigend sei. Andererseits aber darf festgestellt werden:

1. daß sowohl die I. T. F. als die ihr angeschlossenen Organisationen von dem besten Willen beseelt waren, die englischen Bergarbeiter mit allen Kräften zu unterstützen;
2. daß dieser Wille in vielen Fällen tatsächlich zum Ausdruck gekommen ist, und daß die angeschlossenen Organisationen, soweit sie für die Durchführung der Aktion in Frage kamen, nicht nur ernstlich versucht haben, die Instruktionen der I. T. F. durchzuführen, sondern es im großen und ganzen auch getan haben.

Damit soll nicht gesagt sein, daß es gelungen sei, während des Generalstreiks und in den folgenden Tagen den Transport von Steinkohle und die Bebungung englischer Schiffe vollständig zu unterbinden. Dies ist gewiß nicht überall gelungen. Aber es kann konstatiert werden, daß der Export von Steinkohle während des Generalstreiks so gut wie geruht, und die Bebungung englischer Schiffe in kontinentalen Häfen nur ausnahmsweise stattgefunden hat. Die I. T. F. und die ihr angeschlossenen Organisationen haben keinen Grund, sich wegen ihrer Haltung während des Generalstreiks zu schämen, umso weniger, als sie auch diesmal wieder allein im Kampfe standen.

Aber auch die Schwächen unserer Organisation bei Durchführung internationaler Kämpfe haben sich bei dieser Aktion gezeigt.

An erster Stelle zeigte sich auch jetzt wiederum wie schon früher, daß wirklich ernste Maßnahmen erst im allerletzten Augenblick getroffen und nicht oder nur selten frühzeitig vorbereitet werden, wahrscheinlich, weil stets gehofft wird, daß sich schließlich die Maßnahmen doch als unnötig erweisen.

Eine weitere Schwäche ist der Umstand des noch in jeder Hinsicht ungenügenden Informationsdienstes. Dies gilt an erster Stelle für die Organisationen, zu deren Gunsten in den Kampf getreten werden soll. Es wird vergessen, daß die I. T. F., und viel weniger noch die ihr angeschlossenen Organisationen, keine Automaten sind, die ohne eingehende Vorbereitung arbeiten können. Zu dieser Vorbereitung gehört vor allem eine eingehende Information, da die angeschlossenen Verbände, die zugunsten anderer in den Kampf treten sollen, nicht nur vorher wissen wollen, sondern auch das vollste Recht haben zu wissen, wozu und weshalb sie ihre Mitglieder in den Kampf schicken sollen.

Daneben trifft jedoch die Klage über ungenügende Benachrichtigung auch auf die Organisaionen zu, die an der Solidaritäts-Aktion teilnehmen. I's genügt nicht, nur kurz mitzuteilen, daß man seine Pflicht tut und daß alles gut steht; es ist von größter Wichtigkeit, genau anzugeben, was getan

wird und was geschieht, besonders bei internationalen Aktionen, die sowieso schwer zu überblicken sind und wobei es der Unternehmerpresse nur allzu leicht gelingt, durch unrichtige oder tendenziöse Nachrichten aus anderen Ländern die Arbeiter im eigenen Lande zu verwirren. Während des Generalstreiks wurde seitens der englischen Unternehmer und der englischen Regierung wiederholt behauptet, daß von einem Boykott von Kohle für und nach England seitens der kontinentalen Transportarbeiter-Organisationen nicht oder kaum die Rede sei. Derartige Mitteilungen können nicht entkräftet werden dadurch, daß man sie unrichtig nennt, sondern nur durch Aufzählung von Tatsachen. In dem gegebenen Falle wäre es von größter Wichtigkeit gewesen, wenn die I. T. F. in der Lage gewesen wäre, täglich den englischen Genossen bekannt zu geben, welche englischen Schiffe in den verschiedenen kontinentalen Häfen gestoppt wurden. Tatsache ist, daß sie gestoppt wurden. Ihre Namen jedoch und ihre Zahl, die bedeutend größer ist, als allgemein angenommen wird, sind nicht bekannt. Wo die Möglichkeit besteht, weniger wichtige Tatsachen zu registrieren und stark detailliert statistisch zu verarbeiten, sollte es den angeschlossenen Organisationen auch möglich sein — und jedenfalls müssen sie es für die Zukunft möglich machen — einen solchen Apparat zu schaffen, daß sie auch diese, für den gemeinsamen Kampf überaus wichtigen Tatsachen feststellen können.

Eine dritte Schwäche ist das Fehlen eines Apparates, der es auch dann ermöglicht, miteinander in Verbindung zu bleiben, wenn dies seitens der Regierungen erschwert oder unmöglich gemacht wird. Während des Generalstreiks sind zweifelsohne die Post- und Telegraphen-Verbindungen nach und von England seitens der englischen Regierung scharf kontrolliert worden. Ob Briefe unterschlagen worden sind oder ihre Beförderung absichtlich verzögert wurde, ist uns nicht bekannt. Unmöglich ist es jedoch nicht und jedenfalls wird bei zukünftigen Aktionen internationalen Maßstabes ernstlich mit solchen Eingriffen gerechnet werden müssen. Es gelang, während unserer Aktion auf nicht offiziellem Wege Nachrichten nach England hinüberzubringen, was jedoch nur zufälligen Umständen zu verdanken war. Die Schaffung eines Apparates, der es unter allen Umständen ermöglicht, miteinander in Verbindung zu bleiben, und zwar in einer Verbindung, die nicht seitens der Regierung kontrolliert und unterbunden werden kann, ist absolut notwendig.

Ferner muß dafür gesorgt werden, daß wenn bei internationalen Kämpfen gemeinsame Sitzungen von Vertretern der in Betracht kommenden Organisationen stattfinden, diese von allen beschickt werden, und zwar durch Vertreter, die befugt und in der Lage sind, für ihre Organisation bindende Beschlüsse zu fassen.

Eine große Behinderung bei der Durchführung internationaler Aktionen sind ferner die bestehenden unabhängig voneinander abgeschlossenen Tarifverträge, die fast durchweg Bestimmungen enthalten, wonach in dem günstigsten Falle eine Organisation erst nach einer vorherigen Kündigung von 14 Tagen oder mehr in Aktion treten kann, in vielen Fällen aber während der ganzen Dauer des Vertrags in ihrer Aktionsfreiheit gehemmt ist. Diese

Bestimmungen bedeuten praktisch, daß gemeinsame internationale Aktionen so gut wie unmöglich werden. Was vielfach als ein Beweis von Kraft und Einfluß der Organisation betrachtet wird, d. h. die Anerkennung der Organisation durch die Unternehmer und der Abschluß eines Tarifvertrages wird international unter Umständen zu einer Schwächung. Diese Gefahr ernstlich ins Auge zu fassen und dafür zu sorgen, daß sie beseitigt wird und daß die Möglichkeit der Ausübung internationaler Solidarität nicht nur gewahrt bleibt, sondern vergrößert wird, ist mit eine der allerersten Aufgaben, welche der I. T. F. und den ihr angeschlossenen Organisationen obliegen dürfte.

Andererseits aber muß darauf bestanden werden, daß seitens der allgemeinen Arbeiterbewegung, die innerhalb des Internationalen Gewerkschaftsbundes organisiert ist, endlich Maßnahmen getroffen werden behufs finanzieller Unterstützung der Transportarbeiter-Organisationen in all den Fällen, worin diese nicht im Interesse der eigenen Mitglieder oder Berufsgenossen in den Kampf gehen, sondern auf Ersuchen des I. G. B. oder der ihm angeschlossenen Organisationen in eine Solidaritätsaktion treten. Tatsache ist, daß bisher so gut wie ausschließlich die I. T. F. und die ihr angeschlossenen Organisationen für allgemeine Interessen gekämpft haben, während die Arbeiter anderer Berufe zusehen. Dies war der Fall beim Boykott gegen Ungarn, dies war der Fall bei der Verhinderung der Waffentransporte im Kriege Polens gegen Sowjetrußland, und dies war auch dieses Mal beim Großkampfe der englischen Bergarbeiter wieder der Fall. Die Verhältnisse bringen es nun einmal mit sich, daß die Transportarbeiter bisher die Stoßtruppen der Arbeiterbewegung waren und es auch wohl noch in Zukunft bleiben werden. Die Gründe können wir dahingestellt sein lassen, es genügt die Tatsache zu konstatieren. Und wie in der Vergangenheit, so werden die der I. T. F. angeschlossenen Organisationen zweifelsohne auch in Zukunft ihre Pflicht tun, wenn ein Appell zur Unterstützung anderer sich im Kampfe befindlicher Organisationen oder zur Wahrung der allgemeinen Arbeiterinteressen an sie gerichtet wird. Aber ihrerseits haben sie das vollste Recht, zu verlangen, daß wenigstens die finanziellen Lasten eines solchen Kampfes nicht ausschließlich auf ihren Schultern ruhen bleiben, sondern daß die allgemeine Arbeiterbewegung, in deren Interesse die Transportarbeiter und Eisenbahner kämpfen und sich evtl. opfern, wenigstens dafür sorgt, daß die finanziellen Lasten, wenn auch nicht ganz, so doch zum großen Teile ihrerseits getragen werden. Der I. G. B. hat die Pflicht, dazu endlich die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

Und schließlich ist es nötig, will die I. T. F. in Zukunft ihre Aufgaben im Interesse der ihr angeschlossenen Organisationen und deren Mitglieder und im Interesse der Arbeiterbewegung überhaupt richtig erfüllen können, will sie wirklich in jeder Hinsicht nicht nur dem Namen nach, sondern im vollsten Sinne des Wortes eine Internationale sein, bereit und imstande, ihren Kampf auf breiter Grundlage zu führen, unter den Arbeitern der ihr angeschlossenen Organisationen selbst eine fortwährende und ununterbrochene Aufklärungsarbeit und Propaganda in internationalem Sinne zu

vollziehen, und die Einheit des Proletariats im nationalen und internationalen Maßstabe zu fördern.

Möge der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, gestützt auf die Lehren der Vergangenheit, Wege finden und die Mittel bestimmen, die es der I. T. F. mit den ihr angeschlossenen Organisationen ermöglichen, gemachte Fehler in Zukunft zu vermeiden, bestehende Schwächen auszumerkeln und im Kampfe für die Befreiung der Arbeiterschaft in jeder Hinsicht ihre Pflicht zu erfüllen.

Fimmen (Generalsekretär der I. T. F.): Ich habe zu dem Ihnen vorgelegten Bericht nur wenige Mitteilungen zu machen. Der Streik in England ist ein Kampf gewesen, der für die Zukunft allergrößte Bedeutung haben kann. Ein derartiger Großkampf ist bisher nicht vorgekommen. Auch eine praktische internationale Unterstützung, wie die I. T. F. versucht hat zu geben, ist bisher nicht festzustellen gewesen. Es ist darum wichtig, daß wir diesem Kampf unsere volle Beachtung schenken, weil wir daraus Lehren für die Zukunft ziehen können. Ich habe versucht, in dem Bericht darzulegen, was die Organisationen und das Sekretariat der I. T. F. getan haben, wie dies getan worden ist und welche Schwierigkeiten sich hierbei ergeben haben. Der Generalrat war der Meinung, daß auf Grund der gesammelten Erfahrungen eine Aussprache stattfinden sollte und ich denke, daß mein Bericht hierfür eine nützliche Unterlage bildet. Ich hoffe, daß eine fruchtbare Aussprache stattfindet und daß wir von dem Kongreß Richtlinien für unsere Haltung bei ähnlichen Vorkommnissen in der Zukunft erhalten.

Ernest Bevin (England): Die britischen Delegierten befinden sich hier in einer delikaten Lage, weil die englischen Bergarbeiter noch immer im Kampfe stehen und sie an eine in England getroffene Vereinbarung gebunden sind, derzufolge eine freie Aussprache über den Kampf der Bergarbeiter und über den Generalstreik bis zur Wiederaufnahme der Arbeit im englischen Bergbau zu unterbleiben hat. Dann auch erst dürfte es möglich sein, einen vollständigen Bericht über die Ereignisse in England zu erstatten. Es ist zum ersten Male, daß in England ein solcher Konflikt stattgefunden hat und ich möchte darum in erster Linie im Namen der englischen Arbeiterschaft den Dank aussprechen an diejenigen Organisationen, die uns beigestanden haben. Das Lesen des Fimmenschen Berichtes erweckte in mir die Befürchtung, daß Fimmen das, was die kontinentalen Organisationen zur Unterstützung der englischen Arbeiter getan haben, in seinem Werte vermindert. Eine derartige Aktion kann nicht lange vorher durch Pläne vorbereitet werden, und es ist darum erklärlich, daß Unvollständigkeiten und Mängel vorkommen. Letzten Endes ist die augenblickliche Stimmung ausschlaggebend dafür, ob die Massen in Bewegung gebracht werden können. Die Gefolgschaft, die der Appell des englischen Gewerkschaftsbundes in ganz England gefunden hat, war stärker als der größte Optimist unter uns erwartet

hätte. Dies ist meines Erachtens darauf zurückzuführen, daß die Ortsgruppen ziemlich unabhängig und darum mehr auf sich selbst angewiesen sind als in den stark zentralistisch organisierten Ländern. Das Verantwortungsgefühl der gewöhnlichen Mitglieder und der Ortsvorstände ist infolgedessen stärker entwickelt; sie werden sich ihrer Verpflichtungen gegenüber der Gesamtorganisation besser bewußt. Weite Schichten der Arbeiter- und Angestelltenschaft brachten ihre gesamte wirtschaftliche Lage zum Einsatz.

Ich rege an, daß der Generalrat der I. T. F. nach Abschluß des Bergarbeiterkampfes die Vorgänge noch einmal prüfen und versuchen lasse, daraus Erfahrungen für die Zukunft zu sammeln, denn nach meiner Meinung ist es für diesen Kongreß unmöglich, endgültige Folgerungen zu ziehen, weil es den englischen Delegierten mit Rücksicht auf die bereits erwähnte Verabredung unmöglich ist, mit aller Offenheit zu sprechen.

Großen Nachdruck möchte ich darauf legen, daß der Kampf im Gegensatz zu vielen hierüber erschienenen Berichten ein industrieller und kein revolutionärer war. Es schädigt unsere Bewegung, wenn versucht würde, ihr einen Charakter zu geben, den sie nimmermehr hatte. Die englischen Gewerkschaften werden die Streikwaffe nicht führen für eine revolutionäre Bewegung. Für die englische Arbeiterbewegung ist der Streik eine wirtschaftliche, keine politische Waffe.

Aber wenn die englische Kapitalistenklasse versuchen würde, den Lebensstandard der englischen Arbeiterklasse zu verschlechtern, dann weigert sie den Gebrauch der Streikwaffe nicht, denn dann ist sie dazu berechtigt, da sie für die Rechte der Arbeiter kämpft.

Ich will den von Fimmen vorgelegten Bericht nicht für einen Bericht der I. T. F. und auch nicht für einen endgültigen Bericht halten. Ich hoffe vielmehr, daß später ein vollständigerer Bericht als der uns vorgelegte erstattet wird und möchte darum, daß das nun Vorliegende als Material in den zukünftigen Bericht aufgenommen wird. Ich komme zu diesem Wunsche, weil wir nicht Waffen in die Hände unserer Gegner geben und den Kampf der Bergarbeiter erschweren wollen.

Eine Bemerkung noch zu der Frage des Embargo auf Kohle. Unsere Haltung in dieser Frage war stets eindeutig. Den Organisationen, die nicht in unserer Internationale vereinigt sind, fehlt jedes Recht, hierüber Kritik zu üben. Ich will überhaupt betonen, daß uns fernstehende Organisationen anderer Länder ihre Hände nicht in unsere Bewegung mischen dürfen. Unsere internationale Aufgabe ist, einander gegenseitig zu unterstützen, nicht anzugreifen. Wir traten in den Sympathiestreik zugunsten der englischen Bergarbeiter, weil uns die bei der Verhängung eines Embargo in 1920 gesammelten Erfahrungen nicht zur Wiederholung ermunterten. Diese Maßnahme hat sich damals als ein vollständiger Fehlschlag erwiesen und ihre erneute Anwendung hätte die Arbeiterschaft verwirrt. Ein Zurückgreifen auf dieses Kampfmittel nach dem Generalstreik war aber auch völlig ausgeschlossen, weil wir unser Geld im Generalstreik

ausgegeben hatten und weil die Durchführung eines Embargo die Wiederholung des Generalstreiks bedeutete hätte.

Folgende Lehre kann indessen schon heute aus dem Kampf gezogen werden: wenn solche Massen geschlossen in einen Kampf gehen, dann müssen sie auch geschlossen die Arbeit wieder aufnehmen. Strengste Disziplin ist hier unerlässlich.

Im übrigen lehnt die englische Arbeiterschaft ab, Kritik und Ratschläge von Ländern wie Rußland zu akzeptieren, die da meinen, alle Weisheit zu besitzen. Die englische Arbeiterschaft ruft: „Hände weg von Rußland“, aber sie ruft zugleich auch: „Hände weg von England“.

Ich habe kein Wort der Kritik für irgendeine Gruppe der Arbeiterschaft, die an diesem Kampfe beteiligt war. Ich wiederhole meinen Dank an die I. T. F.-Organisationen, deren Unterstützung wir äußerst hoch bewerten. Und daß auch die englische Regierung stark von dieser Hilfe betroffen worden ist, beweist die Tatsache, daß die Regierung dem Generalsekretär der I. T. F. den Zutritt auf englisches Grundgebiet verboten hat. Mag da und dort bei der Ausübung der praktischen internationalen Solidarität nicht alles nach Wunsch verlaufen sein, so steht doch die eine Tatsache unumstößlich fest: die internationale Solidarität hat während des englischen Kampfes größere Fortschritte gemacht als ein halbes Jahrhundert eifrigster Propaganda zu erreichen vermocht hätte.

Schumann (Deutschland): Ich bin mit Bevin der Meinung, daß eine Besprechung des Bergarbeiterstreiks und des englischen Generalstreiks erst nach Beendigung des Kampfes möglich ist. Ich teile Bevins Auffassung auch nach der Richtung, daß Ratschläge außerhalb unserer Internationale stehender Organisationen oder Personen abgewiesen werden müssen und daß in diesem Augenblick alles aufgegeben werden muß, um den Kampf der englischen Bergarbeiter zu einem erfolgreichen Abschluß zu bringen. Wenn gesagt worden ist, daß nicht alles zur Unterstützung des englischen Kampfes getan worden ist, so kann ich feststellen, daß wir in Deutschland getan haben, was möglich war. Daß dies nicht ohne Erfolg geschehen ist, ist von Bevin ausdrücklich festgestellt worden.

Ich wollte mich hauptsächlich mit einem Teil des Fimmenschen Berichtes beschäftigen, und zwar mit demjenigen, der die Frage der Tarifverträge berührt. Man könnte aus der von Fimmen angewendeten Fassung zur Auffassung kommen, daß Fimmen aus dem Bestreben, die Durchführung internationaler Kämpfe möglichst erfolgreich zu gestalten, zu einer Verneinung der Tarifverträge kommt. Ich will das nicht annehmen.

Wir sehen in der Möglichkeit, Tarifverträge in größerem Umfang abzuschließen und dadurch bessere Arbeitsbedingungen für die Mitglieder zu sichern, einen großen Erfolg. Jahr um Jahr haben wir darum gekämpft und wir stellen daher mit Befriedigung fest, daß

heute der größte Teil der Arbeiter unter Tarifverträgen arbeitet. Die Tarifverträge sind auch darum wichtig, weil sie die Gewerkschaften in den Stand setzen, andere Arbeiten zu verrichten. Wir können den Erziehungsfragen, den Problemen der Wirtschaftspolitik usw. viel größere Aufmerksamkeit zuwenden und haben dadurch die Möglichkeit, die Arbeiter für die weitere Aktion vorzubereiten. Je fester die Landesorganisationen sind, desto stärker sind auch die internationalen Organisationen der Arbeiterschaft. Haben die Organisationen einmal die entsprechende Stärke erreicht, dann wird man dahin wirken können, eine Angleichung der Arbeitsbedingungen zu erreichen. Heute besteht die Hauptaufgabe darin, daß Grundsätze aufgestellt werden, deren Durchführung den Organisationen zur Pflicht gemacht wird. Ein Anfang hierzu ist hinsichtlich der Nordseehäfen gemacht und auch die Binnenschiffer befinden sich auf diesem Wege. Andere Gruppen werden folgen und hierdurch können Behinderungen wettgemacht werden.

Ich wäre dem Koll. Fimmen dankbar für eine Antwort auf meine Frage, um dadurch festzustellen, daß auch in der Frage der Tarifverträge zwischen ihm und uns kein Gegensatz besteht.

Fimmen: Gen. Bevin hat hervorgehoben, daß der von mir vorgelegte Bericht im großen und ganzen richtig sei. Er hat auch darauf hingewiesen, daß darin eine gewisse Kritik über gewisse Mängel der Information enthalten sei. Nun ist ein gut funktionierender Informationsdienst von außerordentlich großer Wichtigkeit, was auch von Bevin selbst anerkannt wird, denn ich brauche nur daran zu erinnern, daß Bevin, als beispielsweise der dänische Großkampf drohte, sich zur Hilfeleistung bereit erklärte, daß er aber gleichzeitig erklärte, zuvor genau wissen zu müssen, was dem Konflikt zu Grunde liegt. Auch sonst hat Bevin selbst bei uns wiederholt Informationen eingeholt. Aus diesem Grunde allein schon muß unser Informationsdienst besser ausgebaut werden. Bevin sagte, daß der Bericht nicht vollständig sei, und daß er hoffe, daß wir nach Beendigung des Bergarbeiterstreiks einen ausführlichen Bericht fertigen werden. Ich habe das Gefühl, daß Bevin selbst nach Beendigung des Konflikts viel mehr zu sagen hat, als ich hier in internationaler Hinsicht gesagt habe. Auch ich bin der Meinung, daß die I. T. F. noch weiter die Pflicht haben wird, sich zu äußern. Aber vorläufig hoffe ich doch, daß mein Bericht für die weitere Aktion seinen Nutzen haben wird.

Gen. Schumann hat einen Passus bemängelt, der die Tarifverträge betrifft. Ich möchte dazu bemerken, daß auch ich für Tarifverträge bin. Ich erkenne deren Nutzen voll und ganz an. Als internationaler Sekretär aber habe ich auch die Pflicht, auf die Konsequenzen hinzuweisen, die sich daraus ergeben. So haben beispielsweise mehrere Organisationen mitgeteilt, daß sie nichts tun könnten, ehe die laufenden Tarifverträge gekündigt seien. Ich bin darum der Meinung, daß abgesehen von einer Verbesserung des Informations-

dienstes, der die beteiligten Organisationen in die Lage versetzen könnte, früh genug zu kündigen, um praktische Solidarität ausüben zu können, bei Abschluß von Tarifverträgen auch den internationalen Verhältnissen Rechnung getragen werden muß. In dieser Hinsicht könnte vorbildlich sein, was mehrere skandinavische Organisationen bei Abschluß der Tarifverträge getan haben. Sie haben diesen eine Klausel hinzugefügt, wonach sie bei Ausführung von Solidaritätsaktionen nicht an eine Kündigung gebunden sind. (Zuruf Schumann: Muß angestrebt werden!) Wir haben die Pflicht zu versuchen, das Tarifvertragswesen in dieser Richtung auszubauen, und das ist der Grund, warum ich diesen Passus in den Bericht aufgenommen habe. Ich hoffe, daß Schumann mit mir einer Meinung ist, daß in dieser Richtung hingewirkt werden muß.

Die Diskussion über den Bericht selbst war nicht ergiebig. Ich nehme an, daß der Kongreß damit einverstanden sein wird, und daß er auch den allgemeinen Schlußfolgerungen seine Zustimmung gibt und dem Generalrat den Auftrag erteilt, entsprechende Maßnahmen zu treffen und den Apparat weiter auszubauen.

Hervorheben möchte ich noch, daß die I. T. F.-Organisationen sich wegen ihrer Haftung während des Streiks in keiner Hinsicht zu schämen haben. Im Gegenteil: Wir haben alle unsere Pflicht während des Generalstreiks voll erfüllt und mehr getan als wir heute selbst wissen. Wenn wir nach Abbruch des Generalstreiks nicht in der Lage waren, Kohlentransporte nach England zu verhindern, so deshalb, weil uns die englischen Genossen erklärt haben, selbst nicht in der Lage zu sein mitzumachen. Unter diesen Umständen war die Durchführung eines Embargo auf Kohle um so weniger möglich, als sie gerade diejenigen Gruppen sind, die dem Konflikt am nächsten stehen. Daß uns dies schmerzt, braucht nicht besonders betont zu werden. Schließlich war natürlich auch von Einfluß, daß die Bergarbeiter anderer Länder selbst den englischen Kampf nicht aktiv unterstützten.

Ich möchte zum Schluß beantragen, daß der Bericht gutgeheißen und daß der Generalrat beauftragt wird, die notwendigen Maßnahmen zum weiteren Ausbau unseres Kampfapparates zu treffen.

Ben Tillet (England): Der Bergarbeiterkampf war der größte Arbeitskonflikt, der bisher überhaupt stattgefunden hat. Es ist nicht möglich, schon jetzt Schlußfolgerungen zu ziehen. Was die Aufnahme von Klauseln in die Tarifverträge angeht, die den Gewerkschaften freie Hand geben, um Solidaritätsaktionen durchzuführen, so mag dies in Dänemark beispielsweise möglich sein, aber in andern Ländern dürfte dies heute noch kaum gelingen. Firmen trägt der historischen Entwicklung nicht Rechnung, wenn er solche Thesen aufstellt. Bei den von Firmen kritisierten Mängeln der Berichtserstattung ist zu beachten, daß diese immer erschwert sein wird, weil die geheime Polizei arbeitet. Dies war auch in England bei dem Generalstreik der Fall. Ich habe größte Achtung für Firmen, aber

ich halte es nicht für wünschenswert, diesen Bericht in der vorliegenden Fassung zu publizieren. Dazu ist er viel zu unvollkommen. Die Engländer gelten als phlegmatisch. Sie freuen sich, wenn sie langfristige Tarifverträge abschließen können, aber wenn die Lage es erfordert, dann treten die englischen Arbeiter doch in den Kampf. Ich schlage vor, daß der Bericht nicht mit der Verantwortlichkeit der I. T. F. bekleidet wird und daß später ein genauerer, vollständiger und der historischen Bedeutung des Kampfes besser gerecht werdender Bericht ausgearbeitet wird.

Cramp (Vorsitzender): Ich habe den Eindruck, daß Ben Tillett die Bedeutung des Berichtes falsch einschätzt. Es handelt sich um eine Anfüllung des Tätigkeitsberichtes des Sekretariats, auf die der Kongreß Anspruch hat. Der Bericht stellt auch keineswegs eine Kritik an der englischen Haltung dar, sondern weist auf einzelne Mängel hin.

Fimmen: Auch ich möchte beantragen, daß nach Abschluß des Bergarbeiterkampfes ein vervollständigter Bericht herausgegeben wird. Im übrigen stelle ich fest, daß sowohl Cramp als Bevin erklärt haben, daß die I. T. F. und ihre Organisationen alles getan haben, was in ihrer Macht stand.

Cramp (Vorsitzender) fragt, ob der Bericht mit dieser Erklärung gutgeheißen werden kann und stellt das Einverständnis des Kongresses hierzu fest.

Begrüßungsansprache des Vertreters des französischen Gewerkschaftsbundes.

Jouhaux (Sekretär des französischen Gewerkschaftsbundes): Es ist mir eine große Ehre und ein großes Vergnügen, den Kongreß der I. T. F. im Namen des französischen Gewerkschaftsbundes begrüßen zu dürfen. Obwohl der I. G. B. formell mitgeteilt hat, Ihren Kongreß nicht beschicken zu können, so glaube ich doch auch in seinem Namen sprechen zu dürfen. Ich möchte, daß die Delegierten von Paris nicht nur die Erinnerung mitnehmen, daß es eine Stadt des Vergnügens ist, denn Paris ist auch eine Stadt der Arbeit, die eine große revolutionäre Vergangenheit besitzt und die immer bei allen Freiheitskämpfen ge- bebt hat, gleichgültig wo solche stattfanden. Die Versammlung der Delegierten von Ländern in diesem Saal, die gestern noch getrennt waren und sich gegenseitig bekämpften, ist ein Bild der erwachenden Internationale. Die Versammlung ist auch an sich selbst ein Beweis dafür, daß der Sturm, der über Europa ging, beendet ist, und zwar endgültig beendet ist.

Nie wieder Krieg! Die Stimme der Vernunft kann nicht durch Kanonen ausgedrückt werden. Wie groß auch die Leiden und Schmerzen sein mögen, die wir gelitten haben und unter denen noch heute

gewisse Völker gebückt gehen: wir haben die volle Überzeugung, daß die Menschheit auf dem Marsche ist zu einer neuen Welt, und daß dieser Marsch durch nichts aufgehalten werden kann. Ein Kongreß wie der der I. T. F. ist auch ein Beweis mehr dafür, daß es kein nationales Leben gibt außerhalb des internationalen Lebens. Er ist die Illustrierung des Jaurèschen Gedankens: „Ein wenig Internationalismus entfernt vom Vaterland. Viel Internationalismus führt zum Vaterland zurück.“

Die Menschheit muß ein leuchtender Strauß von Blumen aller Nationen sein, inmitten welcher sich kühn die Blume der menschlichen Brüderlichkeit erhebt.

Der Moment, in dem die reaktionären Kräfte sich mit Macht dem Fortschritt entgegenstellen, ist für die Arbeiterklasse der Moment, in dem sie ihre Reihen schließen und mit vermehrtem Eifer ihre Waffen der Verteidigung und der Befreiung schmieden muß.

Das Proletariat muß als Vorhut der Menschheit den Weg von allen Hindernissen frei machen, die die Vergangenheit angehäuft hat. Wir wollen nicht nur für uns ein höheres Lebensglück, wir wollen nicht nur kleine Verbesserungen erobern, wir wollen das Glück aller im Zeichen der befreiten Arbeit. Das ist das Ideal, das sich die Arbeiterklasse gestellt hat. Hierin liegt unsere Stärke, die die Regierungen bereits gezwungen hat, den Weg der Abrüstung des Hasses und der Versöhnung der Völker zu beschreiten. Das Proletariat muß diese Bemühungen fortsetzen und den Kampf weiter führen. Verzweifeln wir nicht!

Schluß der Vormittagssitzung: 1 Uhr mittags.

Zweiter Tag.

Samstag, den 18. September 1926.

Nachmittagssitzung.

Bericht der Mandatprüfungskommission.

N. Nathans (Sekretär) teilt mit, daß der Kongreß von 135 Delegierten von 53 Organisationen mit 1848 036 Mitgliedern aus 21 Ländern beschickt ist. Ferner gibt er dem Kongreß Kenntnis von eingelaufenen Begrüßungsschreiben und einer seitens des Eisenbahnverbandes in Palästina unterbreiteten Denkschrift. Von den unitarischen Gewerkschaften der Transportindustrie sei der Kongreßleitung ein längeres Schreiben zugegangen, von dessen Verlesung Abstand genommen werden müsse. Die unitarischen Gewerkschaften würden darin die Bitte aussprechen, dem Kongreß beiwohnen zu dürfen.

Cramp (Vorsitzender): Da die unitarischen Gewerkschaften der I. T. F. nicht angeschlossen sind, kann deren Vertretung auf dem Kongreß nicht zugelassen werden. Ich begrüße in unsere Mitte den Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, *Albert Thomas*, der einige Worte an den Kongreß zu richten wünscht.

Begrüßungsansprache des Direktors des Internationalen Arbeitsamtes.

Albert Thomas (Direktor des Internationalen Arbeitsamtes): Das I. A. A. hat mit Freude die Einladung der I. T. F. zu ihrem Kongreß angenommen. Nicht nur weil die I. T. F. eine der mächtigsten internationalen Organisationen der Arbeiterschaft ist, sondern weil uns dadurch Gelegenheit geboten ist, gewisse Mißverständnisse, die noch fortbestehen mögen, und deren Entstehung begreiflich ist, zu beseitigen.

Seit der vor sieben Jahren erfolgten Gründung des I. A. A. hat es stets Optimisten und Pessimisten gegeben. Die Optimisten erwarteten, daß das kraft der Friedensverträge errichtete I. A. A. in der Welt soziale Gerechtigkeit aufrichten und einheitliche Arbeitsbedingungen durchführen könne, während die Pessimisten erklärten, daß die Erreichung dieser Ziele nur gesichert werden könne durch die Organi-

sationen selber. Ich erinnere daran, daß in 1920 auf dem Londoner Kongreß des I. G. B. eine Resolution angenommen worden ist, in der man das weitere Zusammenarbeiten mit dem I. A. A. davon abhängig machte, daß die Ratifizierung der Washingtoner Arbeitszeitkonvention in der vorgeschriebenen Zeit erfolgt sei. Das I. A. A. hat seitdem seine Bemühungen ununterbrochen fortgesetzt und auch eine ziemlich große Anzahl von Ratifikationen erreicht. Im Hinblick auf diese Ergebnisse wage ich die Frage zu stellen, ob die Verfasser der Londoner Resolution heute noch wirklich entschlossen wären, ihre Mitarbeit am I. A. A. abzubrechen.

Wir haben auf verschiedenen Domänen versucht, positive Resultate zu erreichen. Wir haben ein Informationszentrum geschaffen und haben bei dieser Tätigkeit gerade der Transportindustrie einen großen Raum gewidmet. Wir haben darum auch der I. T. F. viele Informationen vermittelt und überhaupt den Internationalen Berufssekretariaten mit wichtigen Daten helfen können. Es war noch nicht alles vollkommen, aber Koll. Nathans, der unsere Arbeit wiederholt kritisierte, hat uns namentlich in der letzten Zeit doch auch wiederholt anerkennende Worte für das Geleistete gezollt.

Schwieriger gestalteten sich unsere Bemühungen auf einem andern Gebiet. Reedereien und Eisenbahnverwaltungen waren seit jeher der Auffassung, daß die Frage der Betriebssicherheit eine Angelegenheit sei, die ausschließlich sie selber angehe. Sie sprachen darum dem I. A. A. das Recht ab, sich mit solchen Fragen wie Sicherheit auf See, automatische Kuppelung, Signalwiederholung usw. zu beschäftigen. Seit Jahren versuchen wir, die Türen der technischen Kommissionen des Völkerbundes für uns zu öffnen, und wenn wir mit den Erfolgen auch noch nicht zufrieden sein können, so sind doch kleine Fortschritte erreicht worden, die zu Hoffnungen berechtigen.

Noch viele andere Aufgaben sind dem I. A. A. gestellt. Ich erwähne nur die Sicherung der Koalitionsfreiheit und Abwehr diktatorischer Unterdrückungen. Ich will keinen Namen nennen, aber ich denke, daß unter den Anwesenden viele sind, die wissen, was das I. A. A. in dieser Hinsicht tut.

Ich richte an die I. T. F. die Bitte, das I. A. A. in seinen Bemühungen zu unterstützen. Zu meiner Freude kam auf der letzten Internationalen Arbeitskonferenz eine gewisse Zusammenarbeit zwischen I. T. F. und uns zustande. Freilich sind dabei seitens der I. T. F.-Vertreter alle nötigen Vorbehalte hinsichtlich der Wahrung ihrer Unabhängigkeit gemacht worden, aber das Zusammenwirken war da und die I. T. F. kann auf die erzielten Resultate stolz sein.

Man darf vom I. A. A. nicht mehr fordern als es geben kann. Letzten Endes hängen unsere Erfolge von den Arbeitern selbst ab. Jedenfalls darf festgestellt werden, daß das I. A. A. der ihm gestellten Mission treu geblieben ist. Das I. A. A. ist nicht begründet worden, um einen falschen sozialen Frieden ins Leben zu rufen oder um die künstliche Lüge von einem industriellen Frieden zu propa-

gieren, der in Wirklichkeit nicht besteht. Das I. A. A. ist in keinem Augenblick seiner Aufgabe untreu geworden, die soziale Gerechtigkeit zu verwirklichen, deren Anerkennung in den Friedensverträgen ausdrücklich ausgesprochen worden ist. Auch aus diesem Grunde kann der Direktor des I. A. A. mit gutem Gewissen vor eine internationale Arbeiter-Organisation wie die I. T. F. treten.

Cramp (Vorsitzender): Wir sind alle davon überzeugt, daß das I. A. A. alles tut, was in seinen Kräften steht, um der Arbeiterschaft beizustehen und wünschen dem I. A. A. zu diesen Bemühungen die besten Erfolge. — Wir kommen nunmehr zur

Behandlung des Geschäfts- und Kassenberichtes.

Alberti (Norwegen): Ich habe den Bericht mit großem Interesse gelesen. Es ist der I. T. F. erfreulicherweise gelungen, eine große Zahl von Organisationen um sich zu vereinen. Bedauerlicherweise stehen aber noch viele Organisationen außerhalb der I. T. F. Das führt mich zur Frage, wie das Verhältnis der I. T. F. zu den russischen Organisationen ist. Ich bin der Meinung, daß ungeachtet ihrer verschiedenen politischen Überzeugung die Einbeziehung der russischen Organisationen in die I. T. F. notwendig ist. Die Anmeldung müßte unter denselben Bedingungen erfolgen wie diejenige der übrigen Organisationen. Jedenfalls bitte ich das Sekretariat, dieser Frage seine Aufmerksamkeit zu widmen.

Paulis (Belgien): Der Bericht vermittelt ein ausgezeichnetes Bild von der Tätigkeit der I. T. F. Als wir in unserer Organisation den Bericht besprochen haben, haben wir natürlich auch die Tätigkeit des Sekretärs Fimmen geprüft. Fimmens Tätigkeit hat unserer Organisation sehr geschadet. Er ist der Freund von Leuten, die die Grundsätze und Resolutionen des Internationalen Gewerkschaftsbundes angreifen und bekämpfen. Schon auf dem Hamburger Kongreß ist dies zur Sprache gebracht worden und damals hat Fimmen zugegeben, daß er in gewissen Fragen zu weit gegangen sei und versprochen, die richtige Linie für sein Verhalten zu finden. Auf Grund dieser Erklärung ist dann Fimmens Wiederwahl erfolgt. Aber hat Fimmen dieses Versprechen auch gehalten? Ich sage: Nein! Im Gegenteil, Fimmen hat sich an einer Reihe von Publikationen wie die Trade Union Unity und anderer sogenannter Einheitsorgane beteiligt und ist dabei in Berührung zu Leuten getreten, die aus unserem Verbands ausgeschlossen worden sind. So ist in Belgien eine Verlagsgesellschaft gegründet worden, an der Fimmen als Hauptaktionär beteiligt ist und die eine Wochenschrift herausgibt, in der unsere Gewerkschaftsbewegung ständig bekämpft wird. Wir werden darin in derselben Weise geschmäht wie in der kommunistischen Presse. Außerdem hat man in verschiedenen Städten Gruppen gebildet und gelegentlich der Konferenz der I. T. F. von Ostende Versammlungen mit

Fimmen als Sprecher anberaunt. Wir haben damals sofort Maßnahmen gegen diese Versammlungen getroffen und wie wir später hörten, war Fimmen am Erscheinen verhindert. In Anbetracht dieser ganzen Tätigkeit Fimmens sind wir gezwungen, gegen Fimmen Protest zu erheben. Es gibt für uns keine zwei Fimmen. Es gibt für uns nur einen Fimmen und das ist der, dem wir durch die Wahl zum Sekretär unser Vertrauen gegeben haben. Dieses Vertrauen müssen wir heute zurücknehmen. Wir erklären vielmehr, daß eine Wiederwahl Fimmens uns zwingen würde, die Frage der weiteren Zugehörigkeit zur I. T. F. in unserem Vorstand aufzuwerfen.

Cramp (Vorsitzender): Die von Paulis aufgeworfene Frage gehört nicht zur Besprechung des Tätigkeitsberichtes. Wir haben auf der Tagesordnung einen besonderen Punkt betr. die Wahl der Sekretäre. Bei diesem ist Gelegenheit geboten, über die Person Fimmen zu sprechen.

Fimmen (Generalsekretär): Ich kann nicht umhin, mein Erstaunen und mein Bedauern darüber auszusprechen, daß nur zwei Delegierte Veranlassung gefunden haben, das Wort zum Geschäftsbericht zu ergreifen und daß von diesen beiden nur einer zum Geschäftsbericht selbst gesprochen hat. Der vorliegende Bericht gibt Rechenschaft über die Tätigkeit während der letzten beiden Jahre und gibt einen Überblick über die Resultate der geleisteten Arbeit. Ich weiß nicht, ob die Delegierten den Bericht auch wirklich gelesen haben, aber es ist doch unbegreiflich, daß sonst von den anwesenden 200 Delegierten keiner etwas zu dem Bericht zu sagen hat.

Cramp (Vorsitzender): Es ist nicht leicht, Fimmen zufrieden zu stellen. Er sollte glücklich sein, daß der Tätigkeitsbericht ohne weitere Debatte angenommen wird. Wir Verbandssekretäre wären jedenfalls froh ob einer solchen Behandlung unserer Berichte, denn sie stellt eigentlich das höchste Lob dar, das man gegenüber einem Sekretär aussprechen kann. Es scheint aber, daß Fimmen ungehalten wird, wenn man ihn angreift, und daß er auch dann ungehalten wird, wenn man keine Angriffe gegen ihn richtet.

Fimmen: Nach diesen Bemerkungen des Vorsitzenden will ich das Schweigen der Delegierten zu dem vorliegenden Bericht dahin auslegen, daß die Tätigkeit des Sekretariats zu keinen Ausstellungen Anlaß gibt. Ich nehme das zur Kenntnis. Der norwegische Delegierte hat bedauert, daß die russischen Organisationen der I. T. F. noch nicht angeschlossen sind. Ich weiß nicht, ob hierüber ein Antrag eingebracht wird. Ich kann nur sagen, daß ich persönlich Freude empfinden würde, wenn ein derartiger Antrag käme und die Zustimmung des Kongresses fände. Unsere Internationale wird erst dann eine wirkliche internationale Organisation sein, wenn die Russen mit ihren Tugenden und Fehlern einen Platz in unserer Internationale einnehmen.

Cramp (Vorsitzender): Der Kongreß hat sich nunmehr darüber zu äußern, ob er den Tätigkeitsbericht annimmt oder ablehnt. Ausdrücklich bemerke ich, daß die Abstimmung nur den Tätigkeitsbericht selbst angehen kann und kein Votum gegenüber der Person des Generalsekretärs einschließt.

Der Tätigkeitsbericht wird hierauf mit allen Stimmen angenommen.

Der Vorsitzende stellt nunmehr den *Finanzbericht* zur Diskussion, und da hierzu keiner der Delegierten das Wort ergreift, stellt der Vorsitzende die allgemeine Annahme auch dieses Teils des Geschäftsberichtes fest.

Der Kongreß vertagt sich hierauf bis Montag, den 20. September.

Dritter Tag.

Montag, den 20. September 1926.

Vormittagssitzung.

Cramp eröffnet die Sitzung und erteilt das Wort dem Sekretär der Internationale der Seeoffiziere zu einer Begrüßungsansprache.

Brandt (Internationale der Seeoffiziere): Ich habe den Auftrag, dem Kongreß die Grüße der Internationale der Seeoffiziere zu überbringen. Unsere Internationale hat mit der I. T. F. gemeinsame Interessen und hatte in der letzten Zeit wiederholt Gelegenheit, mit ihr praktisch zusammen zu wirken. Früher sind die Seeoffiziere immer als Zwischerson zwischen den Reedern und den untern Chargen des Personals betrachtet worden. Die Reeder betrachteten es geradezu als selbstverständlich, daß sich die Offiziere in Konfliktsfällen stets auf ihre Seite stellten. Das ist nach dem Kriege anders geworden. Die Seeoffiziere haben begriffen, daß sie ihre eigenen Interessen nur wirksam wahren können, wenn sie mit den untern Graden zusammen wirken und wie diese sich international zusammenschließen. Unsere Internationale umfaßt bereits die Seeoffiziersverbände aus 14 verschiedenen Ländern und ist entschlossen, im engsten Einvernehmen mit der I. T. F. vorzugehen. Ich hoffe, daß es möglich sein wird, in Zukunft die bereits angebahnte Zusammenarbeit zwischen den beiden Internationalen weiter auszugestalten.

Cramp (Vorsitzender): Wir gehen nunmehr zur Behandlung der Berichte der Sektionskonferenzen über. Einige der ursprünglich dem Kongreß vorgelegten Anträge sind abgeändert und in neuer Fassung dem Kongreß inzwischen vorgelegt worden. Zunächst erfolgt der Bericht der Eisenbahnerkonferenz.

Berichte der Spezialkonferenzen.

A. Eisenbahnerkonferenz.

Nathans (Sekretär und Berichterstatter der Eisenbahnerkonferenz): In den Verhandlungen der Eisenbahnerkonferenz nahm die

Aussprache über die Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen und die Prüfung der Auswirkungen, die diese auf die Arbeitsbedingungen hat, einen besonders breiten Raum ein. Nacheinander haben nach Entgegennahme eines Berichtes des Sekretariats die Kollegen *Jahn* (Deutschland), *Moltmaker* (Holland), *Bratschi* (Schweiz), *Cramp* (England), *Sauvé* (Frankreich), *Lathan* (England) die Elektrifizierungsfrage von den verschiedensten Seiten beleuchtet. Die Aussprache schloß mit dem allseits ausgesprochenen Wunsch, die I. T. F. möge, selbstverständlich mit der tatkräftigen Unterstützung der angeschlossenen Organisationen, die Angelegenheit in der bisher eingeschlagenen Weise weiter verfolgen. Die Konferenz trat der nachstehenden vom Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands vorgeschlagenen Resolution bei:

„Die Weltwirtschaft steht im Zeichen der Rationalisierung. Hand in Hand damit geht die fortschreitende Überleitung des Dampfbetriebes der Eisenbahnen in den elektrischen Betrieb. Die Folgen sind: Notwendigkeit schnelleren Güterumschlages und damit Verdichtung der Zugfolge. In dieser Entwicklung liegen die immer schnelleren Umdrehungen des Arbeits- und Wirtschaftsrythmus mitbegründet. Mit einer Steigerung der Unfallgefahr ist zu rechnen. Auch eine technisch noch so hoch und einwandfrei konstruierte Signal- und Sicherheitsanlage kann des menschlichen Kontrollauges nicht entbehren. Die trotz ihrer Einfachheit doch in der ganzen Anlage kompliziert konstruierte, große moderne elektrische Lokomotive erfordert deshalb zu ihrer betriebssicheren Führung eine Besetzung von mindestens zwei Mann. Diese Zwei-Mann-Besetzung ist mithin unerläßliche Voraussetzung für eine betriebssichere Abwicklung des mittels elektrischer Lokomotiven betriebenen Verkehrs. Die Regelung dieser Frage ist möglichst im Rahmen internationaler Vereinbarungen der Eisenbahnländer anzustreben.

Ferner stimmte sie dem nachstehenden, vom Büro vorgelegten Antrag zu:

Der Kongreß stellt fest,

daß die Elektrifizierung der Eisenbahnen bei der gegenwärtigen Betriebsweise in verschiedener Hinsicht Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen für das Eisenbahnpersonal zur Folge hat, mit denen eine Intensivierung der Arbeit, größere Anforderungen an die Arbeitskraft und größere Gefahren und Risiken verbunden sind, während gleichzeitig auch die Verkehrssicherheit insbesondere durch die Bestrebungen zur Einführung der Ein-Mann-Besetzung auf Elektro-Lokomotiven in höherem Maße gefährdet wird,

erachtet es vor allem als die Aufgabe des Personals selbst, in jedem Lande durch Herstellung größtmöglicher gewerkschaftlicher Einheit seinen Rechten und Interessen Geltung zu verschaffen,

dringt bei den angeschlossenen Organisationen darauf an, das I. T. F.-Sekretariat sorgfältig auf dem laufenden zu halten über die Entwicklung

der Elektrifizierung und deren Begleiterscheinungen im eigenen Land, damit das Sekretariat Sorge tragen kann für einen regelmäßigen Austausch der Angaben und für gegenseitige Unterrichtung (evtl. durch Anberaumung von Konferenzen in bestimmten Ländern in bestimmten Situationen), sowie für die Verleihung internationaler Unterstützung an Organisationen, die in Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder den Kampf in schärfsten Formen aufnehmen müssen,

ersucht das Internationale Arbeitsamt, auch die Frage der Elektrifizierung und der damit verbundenen Fragen, soweit diese die Sicherheit des Verkehrs und die Personalinteressen berühren, und die nur international gelöst werden können, auf die Tagesordnung einer besonders einzuberufenden Arbeitskonferenz für Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals und des Eisenbahnbetriebs zu setzen.

Ein weiterer Verhandlungsgegenstand war die Frage der *automatischen Kuppelung*. Sekretär Nathans berichtete über die vom Sekretariat der I. T. F. in dieser Angelegenheit gemachten Anstrengungen und die beim I. A. A. und bei der Internationale der Eisenbahnverwaltung unternommenen Schritte. Die Konferenz fügte diesem Berichte nichts neues hinzu und stimmte dem nachstehenden Antrag des Büros zu:

Resolution über die automatische Kuppelung.

In der Erwägung,

daß infolge des Fehlens einer automatischen Kuppelungsvorrichtung wichtige Gruppen des Eisenbahnpersonals ihre Tätigkeit beim Rangierdienst noch stets unter unnötig größerer Lebensgefahr verrichten müssen als im allgemeinen bereits mit der Tätigkeit des übrigen Eisenbahnpersonals verbunden ist,

daß andererseits die Einführung der automatischen Kuppelung auch die technische Zuverlässigkeit und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs steigert,

daß auch die offizielle Untersuchung des Internationalen Arbeitsamtes, die auf Grund des Antrages Schürch auf der Internationalen Arbeitskonferenz in 1923 erfolgt ist, zu der Schlußfolgerung leitete, daß (in den einzelnen Ländern, wo die automatische Kuppelung teilweise oder ganz eingeführt ist), „die automatische Kuppelung in großem Umfang zur Sicherheit des Eisenbahnpersonals beigetragen hat“,

stellt der Kongreß nach Kenntnisnahme von den Bemühungen, die seit dem Eisenbahnerkongreß von Bellinzona zwecks Verwirklichung des seit Jahrzehnten vom Eisenbahnpersonal geäußerten Wunsches auf Einführung der automatischen Kuppelung getan worden sind, fest,

a) daß die zahlreichen Versuche mit verschiedenen Systemen der automatischen Kuppelung, von denen einzelne bereits im praktischen Gebrauch stehen, bewiesen haben, daß, soweit die technische Seite in Frage kommt, zur Einführung der automatischen Kuppelung übergegangen werden kann;

b) daß in verschiedenen Ländern die Eisenbahnverwaltungen auf entsprechende Anfrage seitens des eigenen Personals erklärt haben, die Einführung der automatischen Kuppelung in dem betreffenden Lande sei abhängig von einer allgemeinen Einführung,

und ersucht die in Frage kommenden Instanzen des Völkerbundes, die die Erfüllung und Durchführung der in den Friedensverträgen gemachten Zusicherungen betreffend den Schutz der Arbeiter gegen Betriebsunfälle zu überwachen haben, Maßnahmen zu treffen, daß die Einführung der automatischen Kuppelung nicht länger verzögert wird und dringt bei den angeschlossenen Organisationen darauf an, für die Einführung der automatischen Kuppelung eine kräftige Aktion zu entfalten, bei der, wenn nötig, ein gemeinsames Auftreten auch international zum Ausdruck kommen muß.

Kollege *Bidegaray* (Frankreich) brachte im Zusammenhang mit der automatischen Kuppelung die Frage der Signalwiederholung auf den Lokomotiven zur Sprache und führte zur Unterstützung seiner Darlegungen einen mittels Hertzscher Wellen funktionierenden Apparat vor. Auf Anregung des Vorsitzenden *Cramp* wurde beschlossen, die Forderung nach Einführung eines solchen Apparates nicht mit der automatischen Kuppelung zu verbinden, sondern sie in einer besonderen Resolution zu formulieren. Hierauf legte *Bidegaray* die nachstehende Resolution vor, die einstimmig von der Konferenz gutgeheißen wurde:

Resolution über die Signalwiederholung.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat der I. T. F., auf die allgemeine Einführung der Signalwiederholung und Signalregistrierung auf Lokomotiven mittels Hertzscher Wellen hinzuwirken.

Ferner beschäftigte sich die Eisenbahnerkonferenz noch mit dem Antrag 12 der Kongreßvorlage, der darauf andrang, jede sich bietende Gelegenheit zu benützen, den internationalen Geist durch internationale Versammlungen oder internationale Werbewochen, Einladung ausländischer Delegierter zu den Landeskongressen, Delegiertenaustausch zwischen angeschlossenen Verbänden, zeitweilige Beschäftigung im Sekretariat der I. T. F. usw. zu befestigen. Die Konferenz stimmte den Gedankengängen dieses Antrags zu, ohne ihn zum Gegenstand einer Resolution zu machen.

Da die von der Eisenbahnerkonferenz in Bellinzona beschlossene Errichtung eines Eisenbahnerbeirats im Rahmen der I. T. F. bisher nicht ausgeführt worden war, da nur wenige Organisationen einen Delegierten ernannten, wurde von dem Berichterstatter *Nathans* auf diese Frage noch einmal hingewiesen. Ein neuer Beschluß wurde nicht herbeigeführt. Dagegen trat die Konferenz der folgenden Erklärung des Berichterstatters bei: „Wir machen in dieser Richtung keine neuen Vorschläge und werden in unserer Arbeit wie bis-

her fortfahren. Mit der Zeit wird auch diese Frage reifen und der günstige Moment für ihre Lösung eintreten.“

Der Konferenz lag noch ein längerer Antrag des Eisenbahnverbandes in Palästina vor, der erst kurz vor dem Kongreß eingetroffen ist. Der Antrag wurde den Delegierten übersetzt vorgelegt, doch wurde hierzu nicht Stellung genommen, da man der Auffassung war, daß ein solcher Antrag zuvor auf die Tagesordnung hätte gesetzt werden müssen. Dagegen war die Konferenz der Meinung, daß der Antrag 9 des Einheitsverbandes von so allgemeiner Bedeutung sei, daß er dem Vollkongreß der I. T. F. zur Behandlung vorgelegt werden müsse.

Der Bericht der Eisenbahnerkonferenz wird gutgeheißen.

Cramp (Vorsitzender): Das Wort hat nunmehr Kollege *Scheffel*, Vorsitzender des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands, zur Begründung des Antrags 9 der Tagesordnung, betr.

die auf Grund des Dawesplans geschaffenen deutschen Reichsbahngesetze.

Die hierzu vorgeschlagene Resolution lautet wie folgt:

Der Kongreß der I. T. F. lenkt die Aufmerksamkeit der angeschlossenen Organisationen auf die Tatsache, daß die im Interesse des Großkapitals tätige Geheimdiplomatie und die hohe Bürokratie in Ausführung des zwischen der Reparationskommission und der deutschen Regierung beschlossenen Abkommens vom 9. August 1924, in die für die deutsche Reichsbahn erlassenen Gesetze zum Nachteil des Personals der Deutschen Reichsbahngesellschaft Bestimmungen aufgenommen haben, die nicht durch die Anforderungen des Dawesplanes geboten sind.

Die Deutsche Reichsbahngesellschaft versucht nun, aus den Bestimmungen der Reichsbahngesetze vom 30. August 1924 eine schrankenlose Autonomie herzuleiten und die Arbeitsbedingungen wie die sonstigen Rechtsverhältnisse des Personals dauernd zu beeinträchtigen.

Die Nachteile der Reichsbahngesetze auf personellem Gebiet bestehen vor allem in der für die Reichsbahnbeamten geschaffenen rechtlichen Ausnahmestellung. Die Beamten der Reichsbahn waren bis dahin Reichsbeamte, deren Rechts- und Dienstverhältnisse unmittelbar durch Gesetz geregelt wurden. An Stelle des Gesetzgebers regelt nunmehr ein überwiegend aus Interessenten des Großkapitals zusammengesetzter Verwaltungsrat die Besoldungs-, Pensions- und sonstigen Rechtsverhältnisse in einer Personalordnung. Bei der Gestaltung der Personalordnung haben weder das Personal noch die gesetzgebenden Körperschaften ein Mitbestimmungsrecht. Die Reichsbeamten sind damit mehr und mehr der Willkür des Arbeitgebers ausgeliefert, der unter Berufung auf das Reichsbahngesetz die Anforderungen an Pflichterfüllung und Dienstleistung ständig steigert, während andererseits auf rechtlichem und sozialem Gebiete die empfindlichsten Verschlechterungen angeordnet werden.

Auch die Arbeiter und Angestellten der Reichsbahn sind gegenüber den übrigen deutschen Arbeitern und Angestellten in ihren Arbeitsbedingungen rechtlich und praktisch stark eingeschränkt. So ist z. B. die Deutsche Reichsbahngesellschaft bestrebt, die Arbeitszeit der Beamten, die von der Verwaltung eigenmächtig festgesetzt wird, auf die Arbeiter und Angestellten zu übertragen. Außerdem kann die Gesellschaft auf Grund des Reichsbahngesetzes eine Sonderstellung in der sozialen Gesetzgebung in Anspruch nehmen, die sich, wie die Praxis zeigt, in der Regel zum Nachteile des Personals auswirkt. Diese Sonderstellung und die übrigen Rechtsnachteile des Personals sind nicht durch den Sachverständigenplan bedingt. Sie stehen im Widerspruch mit dem von den Gewerkschaften geforderten einheitlichen Arbeitsrecht und der von ihnen erstrebten Gleichmäßigkeit der sozialen Gesetzgebung und entspringen lediglich dem Bestreben des die Deutsche Reichsbahngesellschaft beherrschenden internationalen Kapitals, die Rechte und Arbeitsbedingungen des Personals herabzudrücken und das Personal im Kampfe um die Verbesserung derselben zu hemmen.

Dieser Zustand, gegen den sich der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands sofort mit Entschiedenheit zur Wehr gesetzt hat, muß auch die Arbeitsbedingungen und Rechtsverhältnisse des Eisenbahnpersonals ganz besonders in den andern europäischen Ländern ungünstig beeinflussen. Der Kongreß erwartet deshalb, daß alle angeschlossenen Organisationen, deren Regierungen an der Schaffung des Londoner Abkommens beteiligt sind, auf diese mit allem Nachdruck dahingehend einwirken, daß sie einer solchen Änderung der Reichsbahngesetze, die das Personal der Deutschen Reichsbahngesellschaft vor Nachteilen jeder Art gegenüber den übrigen deutschen Arbeitern, Angestellten und Beamten sichern sollen, ihre Zustimmung geben.

Der Kongreß ersucht das Sekretariat der I. T. F., seinerseits alles zu tun, um diese Forderung alsbald zu verwirklichen, und dem nächsten Kongreß über das Ergebnis seiner Bemühungen Bericht zu erstatten.

Scheffel (Deutschland): Ich bin dem Kongreß und dem Büro dankbar, daß der Antrag 9 meiner Organisation hier im Plenum des Kongresses behandelt werden soll. Die deutschen Eisenbahner bitten die anderen Organisationen in einer wichtigen Angelegenheit um Hilfe. Natürlich liegt es mir fern, hier alle unsere Schmerzen darzulegen. Ich weiß sehr wohl, daß alle Organisationen in hartem Kampfe stehen, da alle dem Druck der Arbeitgeber ausgesetzt sind. Was uns bestimmt hat, den Antrag 9 hier einzubringen, und was mir Veranlassung gibt, diesen hier näher zu begründen, das ist die Tatsache, daß die deutschen Eisenbahner unter Ausnahmebestimmungen leben und arbeiten müssen, die infolge internationaler Vereinbarungen Gesetzeskraft erlangt haben.

Bekanntlich ist auf Grund des Londoner Abkommens vom 9. Aug. 1924 die deutsche Reichsbahn in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. Maßgebend für deren Verwaltung und innere Organisation ist das Reichsbahngesetz, das in Durchführung des Dawesberichts angenommen worden ist. Wohl besagt der Dawesbericht,

daß sich aus der Überleitung der Eisenbahnen aus dem Staatsbetrieb in einen Privatbetrieb keine Verschlechterungen für das Personal in seiner rechtlichen und sozialen Stellung ergeben sollten, aber wie liegen die Dinge in Wirklichkeit? Man hat das deutsche Eisenbahnpersonal unter einen geradezu unerträglichen Ausnahmezustand gestellt, und die neugebildete Reichsbahngesellschaft maßt sich die Macht und die Befugnis an, über alle Fragen des Personals diktatorisch zu entscheiden. Hieraus ergeben sich harte Reibungen zwischen Reichsbahndirektion und Personalorganisationen. Leider können die Gewerkschaften kaum noch den aktiven Kampf führen, weil an ihnen die schwere eiserne Fessel des genannten Reichsbahngesetzes hängt. Dieses hat Veranlassung zu einem fast grenzenlosen Abbau des Personals gegeben, der sowohl für das reisende Publikum als selbstverständlich auch für die Eisenbahnerschaft selbst eine starke Gefährdung der Sicherheit mit sich gebracht hat. Auch sonst sehen wir uns einem wachsenden Druck von oben ausgesetzt. Während früher die Löhne und Gehälter für die Eisenbahnerschaft im Reich zentral geregelt wurden und für die Regelung ihrer Rechtsposition und Bezüge das Parlament und die Regierung zuständig waren, trifft jetzt die Reichsbahngesellschaft alle Entscheidungen. Angeblich soll diese Ausweitung der Befugnisse der Reichsbahnverwaltung im betriebswirtschaftlichen wie auch im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse Deutschlands und der übrigen europäischen Länder nötig geworden sein.

Über die einzelnen Teile des Reichsbahngesetzes will ich mich nicht verbreiten. Nur einige Bestimmungen will ich hervorheben. Die Direktion der Reichsbahngesellschaft besteht aus 18 Mitgliedern, wovon 9 von der deutschen Regierung und die anderen neun von dem Treuhänder der Inhaber der Eisenbahnobligationen, d. h. von dem Eisenbahnkommissar, ernannt werden. Es versteht sich von selbst, daß diese Treuhänder zugleich die Treuhänder rein kapitalistischer Interessen sind. Das Personal ist ausgeschaltet worden im Gegensatz beispielsweise zu der im Staatsbesitz und Staatsbetrieb verbliebenen deutschen Reichspost, in deren Direktion das Personal 8 Vertreter besitzt.

Unsere Organisation hat gegen diese Ausschaltung des Personals wie auch gegen die sonstigen, die Rechtsposition des Personals verschlechternden Regelungen fortwährend protestiert und auch versucht, durch Vermittlung der deutschen Sozialdemokratie die politischen Organisationen der Arbeiterschaft in anderen Ländern zu bewegen, auf eine Änderung des in Ausführung des Dawesberichts geschaffenen Reichsbahngesetzes hinzuwirken. Leider waren alle diese Bemühungen bisher vergeblich. Das ist umso bedauerlicher, als das Reichsbahngesetz auf die Dauer auch zu einer Gefahr für die Arbeiterbewegung des Auslandes werden muß. Schon jetzt wird das Gesetz von der Deutschen Reichsbahngesellschaft benützt, um sich allen Bestimmungen der allgemeinen Sozialgesetzgebung

Deutschlands zu entziehen. Die Reichsbahngesellschaft will diese nur insoweit anerkennen, als sie nicht in einem Widerspruch zu dem deutschen Reichsbahngesetz stehen. Jedenfalls vertritt sie die Auffassung, daß das Reichsbahngesetz allen anderen Gesetzen vorangeht und das Primäre bildet.

Die Reichsbahngesellschaft kann die jeweils für die Reichsbahn geltenden Bestimmungen betr. Dienstvorschriften für die Beamten auf Angestellte und Arbeiter übertragen, was die tarifliche Regelung erschwert für die Arbeiter. Im Betrieb und Verkehr beträgt die Dienstschicht meist 14 Stunden. Auch Dienstschichten von 15 und 16 Stunden sind keine Seltenheit. Eine über die Regelung der Arbeitszeit erlassene Verordnung besagt, daß bei schwerem Dienst die wöchentliche Arbeitszeit im siebentägigen Turnus 54 Stunden, bei leichtem Dienst 60 Stunden betragen soll. Aber was wird bei der Anwendung dieser Verordnung nicht alles als „leichter Dienst“ verstanden!?

Seit dem Zustandekommen der Reichsbahngesellschaft sind etwa 70 000 Bedienstete abgebaut worden, nachdem bereits von 1919 bis 1924 eine gründliche „Reinigung“ durch den Abbau von 240 000 vor sich gegangen war. Die im Dienst verbliebenen sind einer geradezu grenzenlosen Ausbeutung ausgesetzt. Man belastet sie mit unerhört langen Arbeitszeiten und stützt sich auch hierbei auf das Reichsbahngesetz und den Dawesplan. Die Verkürzung der Arbeitszeit ist eine Lebensfrage für die gesamten Arbeitnehmer.

Alle unsere Bemühungen, die Ratifizierung der Washingtoner Arbeitszeit-Konvention durchzusetzen, sind immer wieder gescheitert. Eine Ratifizierung in dem Sinne, wie sie von den deutschen Unternehmern angestrebt wird, lehnen wir ab, wenn wir auch nicht so weit gehen, auch für das gesamte im Verkehrsdienst stehende Personal den absoluten Achtstundentag zu fordern. Auf den Güterböden, im Oberbau, in Werkstätten und dergleichen muß aber die Arbeitszeit ihre Regelung unbedingt auf Grund der Washingtoner Konvention finden. Wir haben nichts unterlassen, um in dieser Richtung zu wirken und sind entschlossen, noch mehr zu tun, um Regierung und Unternehmertum vorwärts zu drängen, damit endlich die Ratifizierung der Washingtoner Konvention erreicht wird. Wir sehen dabei als selbstverständlich an, daß in dem einen oder anderen Lande bestehende bessere Arbeitsbedingungen durch die Ratifizierung nicht beeinträchtigt werden dürfen und erachten Befürchtungen, wie sie früher von anderen Kameraden, insbesondere den Eisenbahnern Englands geltend gemacht worden sind, als unbegründet.

Auf eine Bestimmung des Reichsbahngesetzes muß ich hier noch eingehen. Es ist dies der Paragraph 24, der besagt, daß Reichsbahnbeamten Posten geringerer Bedeutung zugewiesen und daß sie auf Wartegeld gestellt oder in den Ruhestand versetzt werden können. Auf Grund dieses Paragraphen sind zehntausende Arbeiter entlassen und Beamte an deren Stellen kommandiert worden.

Geradezu einen Skandal stellt eine andere Bestimmung dar, wonach 5 Prozent der Gehalts- und Lohnsumme als sogenannte Leistungszulage verwendet werden können. Man hat diese Zulagen nicht zu Unrecht als Schmarotzerzulagen bezeichnet, denn es sind nur die Schützlinge der Reichsbahn, die diese Leistungszulagen erhalten. Die andern gehen leer aus, müssen aber die eigentlichen Leistungen vollbringen.

Noch vieles wäre über diese Zustände zu bemerken, zu denen das Reichsbahngesetz geführt hat. Ich will mich indessen darauf beschränken, zu dem Gesagten noch das Folgende hinzuzufügen: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft geht planmäßig darauf aus, sich außerhalb der deutschen Sozialgesetzgebung zu stellen und sich allen darin vorgesehenen Leistungen zu entziehen. Ferner streitet sie dem Parlament und auch der Regierung jedes Kontrollrecht ab und sie möchte auch los vom Tarifvertrag.

Ein Beispiel möge beleuchten, zu was dies führen kann. Durch vom Arbeitsminister verbindlich erklärten Schiedsspruch erhielt das Personal im vergangenen Winter eine Zulage von einem bis zwei Pfennig die Stunde. Die Reichsbahn setzte sich aber über diesen Schiedsspruch unter Berufung auf das Reichsbahngesetz hinweg. Wir mußten den Klageweg gegen die Reichsbahn beschreiten und hätte nicht in derselben Zeit ein Konflikt zwischen Reichsregierung und Reichsbahngesellschaft stattgefunden, der zur Anrufung des Reichsbahnschiedsgerichts in Leipzig führte, wodurch die Reichsbahn zur Einhaltung des Schiedsspruches gezwungen wurde, so hätten wir unsere Klage durch alle Instanzen durchführen müssen, wodurch den Gewerkschaften Kosten im Betrage von mehreren hunderttausend Mark entstanden wären. Die deutsche Reichsbahngesellschaft pfeift nicht nur auf Parlament und Regierung, sondern auch auf die Öffentlichkeit. Alle Beschwerden und Klagen werden einfach mit dem Hinweis abgetan, daß die Gesellschaft dem Deutschen Reichsbahngesetz untersteht und ihr niemand in ihre Betriebsführung dreinzureden hat. Das ist ein ganz unhaltbarer Zustand, denn die Eisenbahnen sind die größte Industrie und das größte in Deutschland bestehende Unternehmen. Die bei der Reichsbahn herrschenden Arbeitsbedingungen beeinflussen aber in weitgehendem Maße auch die Arbeitsbedingungen bei anderen Unternehmungen und zwar sowohl des Inlands wie auch des Auslands. Es ist ja bekannt, daß sich die Arbeitgeber nie die besseren Verhältnisse, sondern immer nur die schlechteren zum Vorbild nehmen. Darum bedeuten die Verhältnisse auf der deutschen Reichsbahn auch eine immer drohender werdende Gefahr für die Arbeiterklasse des Auslands. Glücklicherweise ist die deutsche Gewerkschaftsbewegung ungeachtet aller Schwierigkeiten, die sie in den letzten Jahren zu überwinden hatte, und die namentlich in der Inflationszeit eine schier unbeschreibbare Form annahm, stark und kampffähig geblieben. Wir sind aber machtlos gegenüber einem Gesetz, das sich auf eine internationale

Vereinbarung stützt, und darum meinen wir, daß seitens der I. T. F. erwogen werden sollte, wie an die maßgebenden Stellen herangeführt werden kann. Nicht nur die materielle Lage der Arbeiterklasse ist in Gefahr, sondern auch ihr kultureller Aufstieg.

Ich bin der Meinung, es sei Zeit, den Dawesplan zu revidieren und zwar so, daß hierdurch den materiellen und kulturellen Notwendigkeiten der Arbeiterklasse, die die überwiegende Masse des Volks darstellt, Rechnung getragen wird. Gegenwärtig verpflichtet der Dawesplan die deutsche Reichsbahn zu einer jährlichen Leistung von 660 Millionen Mark, wozu noch 290 Millionen Mark Verkehrssteuern kommen. Die Aufbringung solcher ungeheuren Leistungen fällt umso schwerer, als sie der Reichsbahn zu einer Zeit aufgebürdet werden, wo der immer größeren Umfang annehmende Kraftwagenverkehr die Eisenbahnen allgemein einem harten Konkurrenzkampf aussetzt. Alles nur Mögliche wird aus den Knochen und dem Mark der Eisenbahnerschaft herausgeholt, um den Betrieb trotz der Dawesbelastungen und der Konkurrenz des Kraftwagens und des Luftverkehrs vom finanziellen Gesichtspunkt wirtschaftlich zu gestalten.

Unsere Kameraden waren auf dem letzten Kongreß in Hamburg sehr erstaunt, daß wir uns nicht schärfer gegen die Annahme des Dawesberichtes gewendet haben. Auch Kollege Fimmen äußerte damals die Auffassung, daß der Dawesplan abgelehnt werden mußte. Aber für uns bestand damals gar keine Möglichkeit, anders zu handeln. Eine Änderung des Dawesplans war nicht zu erreichen, und es blieb uns gar nichts anderes übrig, als ihn hinzunehmen. Ich brauche nur daran zu erinnern, daß wir damals in einer Zeit schrecklichster Inflation standen, daß die Goldmark auf einer Billion stand und daß wir täglich neue Löhne fordern mußten, ohne gleichwohl die Arbeiter davor schützen zu können, daß andern Tags der ganze empfangene Lohn wieder entwertet war und keine Kaufkraft mehr besaß. Wir mußten einmal aus diesem unseligen Zustand herauskommen. Außerdem muß daran erinnert werden, daß damals die ganze Welt der Auffassung war, Deutschland trage die Schuld am Weltkriege und müsse infolgedessen auch dessen Kosten tragen. Weigerte sich Deutschland, dann drohte neue Besatzung und dann wäre es auch für immer aus gewesen mit der deutschen Republik und den Errungenschaften der Arbeiterschaft. Es ist doch Tatsache, daß keine Macht der Welt der deutschen Arbeiterklasse damals helfend zur Seite stehen konnte. Durch die Ablehnung des Dawesberichtes hätte die Arbeiterschaft nur den nationalistischen Toffhäuslern in die Hände gespielt, die, das begangene Verbrechen vergessend, das deutsche Volk in ein neues Unglück gestürzt hätten.

Seit jener Zeit hat sich aber vieles geändert. Man ist nüchterner geworden und niemand steht mehr auf dem Standpunkt, daß ein Volk oder ein Staat allein die Schuld am Kriege trage, sondern daß der Weltkrieg auf das Konto des internationalen Kapitalismus, des

Imperialismus, zu setzen ist. Hat man sich einmal zu dieser Erkenntnis durchgerungen, dann wäre es aber eine Ungeheuerlichkeit, wollte man darauf bestehen, daß die Kriegskosten weiter einem einzigen Lande aufgebürdet werden.

Wir haben uns im Hinblick auf die veränderten Auffassungen in der Kriegsschuldfrage an die deutsche sozialdemokratische Partei gewandt und diese ersucht, auf ihre Bruderparteien des Auslands dahingehend einzuwirken, daß auch diese die Kriegskostenfrage erneut in dem angedeuteten Sinne aufwerfen und bei ihren Regierungen vorstellig werden. Einen Erfolg konnten wir bisher nicht feststellen. Damit wollen wir keinen Tadel gegen die sozialistischen Parteien des Auslands aussprechen. Wir verstehen nur zu gut, daß diese durch unmittelbarer interessierende Fragen in Anspruch genommen sind. Jedenfalls meinen wir, daß nun die I. T. F. berufen ist, einen Vorstoß zu unternehmen und darum haben wir den Antrag, der dem Kongreß vorliegt, gestellt. Wir halten dies auch umso mehr für geboten, als man sich eben in diesen Tagen in Genf die Hände gereicht und einen Friedensbund geschlossen hat. Keine Minute länger sollte nun noch gezögert werden dürfen, um alle Elemente zu beseitigen, die diesen Friedensbund stören könnten. Briand, der französische Staatsmann, hat kürzlich in Genf das bedeutsame Wort gesprochen: Weg mit den Kanonen und weg mit den Mitrailleusen. Diese Worte haben in der ganzen Welt ein starkes Echo gefunden. Ich bin in der Tat der Meinung, daß es Zeit zur allgemeinen Abrüstung ist. Nicht dasjenige Land marschiert an der Spitze der Völker, das die meisten Kanonen und die stärkste Waffenrüstung besitzt, sondern dasjenige, in dem der Lebensstandard der Arbeiterklasse am höchsten steht und das kulturell am fortgeschrittensten ist. Das ist der Weg, auf dem die verschiedenen Länder miteinander in Wettbewerb treten müßten. Es darf nicht länger geduldet werden, daß die Arbeiter unter Bedingungen existieren müssen, die ihren kulturellen Aufstieg verhindern.

Der Kongreß gestatte mir in diesem Zusammenhang noch eine andere Frage anzuschneiden. Ich meine die der internationalen Kriegsschulden. Tatsächlich ist es ja nicht möglich, Dawesplan und internationale Kriegsschuldenregelung voneinander zu trennen. Die internationale Kriegsschuldung wird immer mehr eine internationale Frage und damit eine Lebensfrage für die Völker Europas. Die darin schlummernde Gefahr hat schon heute eine akute Form angenommen. Ich will hier nur folgende Bemerkung zu dieser Frage machen: Es ist immer behauptet worden, daß die Vereinigten Staaten von Amerika lediglich aus Menschenfreundlichkeit in den Krieg getreten seien. Wir haben dieser Behauptung niemals großen Glauben beigemessen, aber wenn sie tatsächlich zutreffen sollte, dann müssen wir fragen, ob es angängig ist, daß sich die Vereinigten Staaten für ihre Menschenfreundlichkeit bezahlen lassen und den europäischen Völkern einen Tribut auferlegen, der die Lebensmöglichkeiten in Frage stellt.

Die Forderung nach der Herstellung von Paneuropa ist für uns keine Phrase. Wir sind entschlossen für die Verwirklichung dieses Zieles einzutreten. Freilich kann sich die Arbeiterklasse hierbei nicht auf die schönen Worte der Regierungen verlassen. Es ist gewiß zu begrüßen, daß sich die Regierungen die Hände reichen und sich gegenseitig geloben, in Frieden zu leben. Mit Worten allein ist es aber nicht getan. Einmal wissen wir, daß fortwährend Saboteure am Werke sind und daß in schier allen Ländern noch immer Chauvinisten mit mehr oder weniger Erfolg sich betätigen. Ich brauche hier nur an den Faschismus zu erinnern. Ich meine, wir haben die Pflicht, alles zu tun, um diesen Saboteuren und Chauvinisten den Boden für die Propaganda zu entziehen. Vieles hat in dieser Richtung zu geschehen. Überall zeigt man uns Denkmäler und Bilder von solchen Personen, deren Lebensarbeit im Zerstören und Kriegführen stand. Die wahren Vorkämpfer der Menschheit, wie einen Karl Marx und andere, zeigt man nicht und verehrt man nicht. Wir müssen dafür sorgen, daß diejenigen zur Geltung kommen, die der Menschheit die Wege zum Glück weisen, die Führer der Arbeiterschaft. Die Arbeiterklasse ist der stärkste Garant des Völkerbundes, und in der Internationale der Arbeiterklasse ist auch der Weltfrieden am besten gesichert. Im Rahmen der internationalen Organisationen ist die I. T. F. die stärkste und die bestgefügte. In ihr ist der internationale Geist wie in keiner andern lebendig. Darum fällt auch der I. T. F. und ihren Organisationen eine große Aufgabe zu. Auch aus diesem Grunde wenden wir uns vor allem an die Organisationen der I. T. F., damit diese bei ihren Regierungen dahingehend vorstellig werden, daß alle Fesseln und Hemmnisse, mit denen sich die deutsche Arbeiterklasse und insbesondere die deutsche Eisenbahnerschaft umgeben sieht, beseitigt werden. Ich bitte daher die Delegierten, unsern Antrag zu unterstützen und einmütig zu helfen, daß Raum für eine demokratische Entwicklung geschaffen wird, nicht nur für die Transportarbeiter, sondern für alle Berufe und für alle Völker.

Maxamin (Polen): Wir sind den deutschen Kameraden für ihre Ausführungen dankbar. In der Tat handelt es sich um eine Frage, die nicht nur die deutschen, sondern die gesamten Eisenbahner angeht, denn auch wir in Polen werden durch die Verhältnisse in Deutschland indirekt in Mitleidenschaft gezogen. Ganz besonders kommt dies in der Gestaltung der Arbeitszeit zum Ausdruck. Wir hatten früher eine ziemlich fortgeschrittene Gesetzgebung und standen auch unmittelbar vor der Ratifizierung der Washingtoner Konvention. Heute stehen wir in einer Rückwärtsentwicklung. Die Ratifikation ist nicht abzusehen. Unsere Regierung hat einen Kampf gegen den Achtstundentag eingeleitet, 30 000 Bedienstete sind entlassen worden und seit dem 1. Januar ist auch die Lohn- und Gehaltsregelung verschlechtert. Bei den Begründungen dieser Maßnahmen spielte stets der Hinweis eine Rolle, daß die Tarife in

Deutschland niedriger seien. Auch wir müssen darum darauf bestehen, daß das deutsche Reichsbahngesetz geändert wird.

Jarrigion (Frankreich): Die Lage, in die die deutschen Eisenbahner gedrängt worden sind, ist der unserigen sehr ähnlich. Man kann sogar die Behauptung wagen, daß das neue deutsche Reichsbahngesetz eine Abschrift jener Konvention ist, die im Jahre 1921 den französischen Eisenbahnern aufgezwungen worden ist. Das trifft zumindest hinsichtlich der Umschreibung der Befugnisse der Eisenbahndirektionen zu. Das den Deutschen aufgezwungene Regiesystem muß von uns eben bekämpft werden wie von unsern deutschen Kollegen selber. Es ist notwendig, daß wir über die Verhältnisse in Deutschland genau unterrichtet werden, damit wir auch entsprechend vorgehen können. In der Frage des Achtstundentages haben wir unablässig gekämpft. Wie die deutschen Kollegen fordern auch wir, daß die Regelung der Arbeitszeit auf Grund der Washingtoner Konvention zustande kommen muß. Der fortwährende Regierungswechsel in Frankreich machte immer neue Vorstellungen seitens unserer Organisation nötig. Wir müssen unsere Anstrengungen und Bemühungen besser koordinieren als bisher. In Deutschland sagen die Kapitalisten, daß der Plan Dawes die geforderte Arbeitszeitregelung nicht zulasse, und in Frankreich verweist man auf die Finanzkrise und erklärt: Die Beseitigung des Achtstundentages ist notwendig, um der Inflation Herr zu werden, da der Achtstundentag die Produktion vermindere. Letztere Behauptung ist, wie amtliche französische Statistiken erwiesen haben, vollkommen unzutreffend. Aus diesen ist sogar das Gegenteil abzuleiten. In ihrem Kampf um die Änderung des Reichsbahngesetzes finden die deutschen Kollegen uns an ihrer Seite. Mit ihnen stimmen wir auch überein in der Forderung: nicht die Arbeiter, sondern die Kapitalisten müssen die Kriegskosten zahlen.

Cramp (Vorsitzender) bringt hierauf den Antrag des Einheitsverbandes der Eisenbahner zur Abstimmung und stellt dessen einstimmige Annahme fest.

Bericht der Hafendarbeiter-Konferenz.

Fimmen (Sekretär): Die Sektion der Hafendarbeiter tagte am 17. und 18. September. Das Resultat ihrer Besprechungen ist in den nachstehenden drei Resolutionen niedergelegt.

Resolution betr. die Errichtung eines Hafendarbeiterbeirats innerhalb der I. T. F.

Der Kongreß beschließt die Errichtung eines Hafendarbeiterbeirats innerhalb der I. T. F., zu dem jede Mitgliedorganisation, die Hafendarbeiter umfaßt, ein Mitglied anweisen soll. Der Hafendarbeiterbeirat hat die Aufgabe, mit dem Sekretariat der I. T. F. auf ähnlicher Grundlage zusammenzuwirken wie der bereits bestehende Seeleutebeirat.

Resolution betr. den Schutz von Gesundheit und Leben der Hafendarbeiter.

Der Kongreß beauftragt, das Sekretariat, gemeinsam mit dem Hafendarbeiterbeirat einen Plan zwecks Verbesserung der bestehenden Maßnahmen zum Schutze von Gesundheit und Leben der Hafendarbeiter zu entwerfen und seine Durchführung in Angriff zu nehmen.

Resolution betr. das Arbeiten von Seeleuten in der Ladung.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat, gemeinsam mit dem Hafendarbeiterbeirat der I. T. F. diejenigen Maßnahmen zu ergreifen, die für die Beseitigung des noch in verschiedenen Ländern bestehenden Brauches, Seeleute in den Häfen zu Ladearbeiten heranzuziehen, als erforderlich erscheinen mögen.

Von diesen drei Anträgen ist der erste der wichtigste. Er betrifft die Schaffung eines Hafendarbeiter-Beirats, der dem Sekretariat bei der Behandlung technischer Fragen in ähnlicher Weise zur Seite stehen soll, wie der zu diesem Zwecke für die Seeleute-Sektion geschaffene Beirat. Die Hafendarbeiter kommen zu diesem Antrag, weil sie einmal der Meinung sind, daß dem einen recht ist, was dem andern billig ist, und weil sie auf der andern Seite die Überzeugung haben, daß die Erfolge, die die Seeleute-Sektion in der letzten Zeit aufzuweisen hat, zu einem großen Teil auf die Mitwirkung des Seeleute-Beirats zurückzuführen ist.

In der Voraussetzung, daß der Kongreß diesem Antrag zustimmen werde, haben sie die übrigen in der Kongreßvorlage enthaltenen Anträge der Hafendarbeiter dahingehend geändert, daß die darin vorgesehenen Aufgaben vom Sekretariat gemeinsam mit dem Hafendarbeiterbeirat in Angriff genommen werden.

Die in den Anträgen formulierten Wünsche sind klar und bedürfen keiner weiteren Verdeutlichung. Die Hafendarbeiter wünschen einen Apparat, der dem Sekretariat beistehen soll. Ich spreche die Hoffnung aus, daß die Annahme dieser Anträge einstimmig erfolgt, damit wir auch für die Hafendarbeiter ersprießliche Arbeit leisten können.

Die Anträge der Hafendarbeiter-Sektion werden einstimmig angenommen.

Cramp (Vorsitzender): Wir kommen nunmehr zur

Entgegennahme des Berichts der Seeleute-Sektion.

Fimmen: Im Auftrage der Seeleute-Sektion habe ich dem Kongreß nachstehende drei Resolutionen vorzulegen:

Resolution betr. den Kampf der Seeleute für den Achtstundentag.

Die Seeleutesektion der I. T. F. ist der Ansicht, daß eine intensive internationale Propaganda zur Erlangung einer Regelung der Arbeitszeit auf See unter Zugrundelegung des Programms der I. T. F. unternommen werden

muß und daß eine solche Propaganda mittels Versammlungen, Flugblättern usw. einzuleiten ist; sie beauftragt das Sekretariat der I. T. F. im Einverständnis mit dem Seeleutebeirat alle zweckentsprechenden Maßnahmen zu treffen.

Ferner werden der Generalrat der I. T. F. und alle der I. T. F. angeschlossenen Organisationen ersucht alles zu tun, um die Aktion der Seeleute zu fördern.

Resolution betr. Unterstützung schutzbedürftiger Seeleute.

Der Kongreß hält es für geboten, daß schutzbedürftigen Seeleuten, die Mitglieder von I. T. F.-Organisationen sind, bei Aufenthalt im Ausland nach einheitlichen internationalen Grundsätzen Unterstützung geboten wird und beauftragt das Sekretariat der I. T. F. in gemeinsamer Beratung mit dem Seeleutebeirat die hierfür geeignetsten Maßnahmen zu untersuchen und deren Durchführung vorzubereiten.

Resolution betr. einheitliche Organisation der Seeleute.

Der Kongreß erklärt, daß die erfolgreiche Wahrung der Interessen der Seeleute deren lückenlose organisatorische Zusammenfassung, ohne Unterschied des Landes und des Grades, in einer Internationale notwendig macht, da es nur hierdurch gelingen wird, den Seeleuteorganisationen jene Schlagkraft zu sichern, die der Kampf für die Eroberung des Achtstundentages in der Seeschifffahrt, die notwendige Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen und ihres Lebensstandards, sowie für die gesetzliche Gleichstellung mit der Arbeiterschaft an Land bedingt;

der Kongreß gibt sich Rechenschaft darüber, daß die bevorstehenden Kämpfe der Seeleute in immer größerer internationaler Umfang geführt werden müssen und beauftragt das Sekretariat der I. T. F., im Einvernehmen mit dem Seeleutebeirat der I. T. F., alle zur Vorbereitung und erfolgreichen Durchführung dieser Kämpfe erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

Ich möchte zunächst einige Ausführungen zu der ersten der drei Resolutionen machen, damit volle Klarheit über deren Bedeutung besteht. In verschiedenen Ländern kam nach dem Kriege der Achtstundentag durch die Kraft der Gewerkschaftsbewegung zur Einführung. Diese Errungenschaft ist größtenteils wieder verloren gegangen oder besteht bestenfalls noch auf dem Papier. Aber es gibt eine Gruppe, die bewußt von dem gesetzlichen Achtstundentag ausgeschlossen worden ist, und das ist die Gruppe der Seeleute, deren Arbeitszeit nicht 48, sondern 60, 70, 80 und selbst 90 Stunden in der Woche beträgt. Nur in wenigen Ländern wie beispielsweise Frankreich ist die Arbeitszeit für das Maschinen- und Heizpersonal auf großen Seeschiffen auf der Grundlage eines achtstündigen Arbeitstages oder der 48-Stundenwoche geregelt und gesichert. Wiederholt stattgefundenen Konferenzen und Verhandlungen haben bisher keine Änderung in diesem Zustand gebracht. Indessen ist es dank der Aktion der I. T. F. und der geschlossenen Haltung ihrer Organisationen gelungen, auf der diesjährigen internationalen Arbeitskon-

ferenz die Zusage zu erhalten, daß die Frage der Arbeitszeit auf See auf einer besonderen Arbeitskonferenz in 1928 diskutiert werden darf. Weiter sind wir nicht. Wohl keiner der Delegierten, der an diesen Verhandlungen in Genf teilgenommen hat, gibt sich der Meinung hin, daß die Haltung der Regierungen und Unternehmer dazu berechtigt, besondere Erwartungen an diese Konferenz zu knüpfen. Die möglichen Erfolge werden vielmehr bestimmt von der Macht, mit der sie seitens der Seeleuteorganisationen vertreten werden können. Die Seeleute begreifen, daß für sie die gleichen wirtschaftlichen Gesetze gelten wie für die andern Arbeiter und daß sie den Achtstundentag nur dann erringen werden, wenn die Organisationen selbst stark genug sind, diese Forderung durchzusetzen. Deshalb hat die Seeleutekonferenz beschlossen, eine energische Propaganda zur Stärkung der gewerkschaftlichen Organisation zu führen. Einmal soll diese dazu dienen, das Interesse für den Achtstundentag unter den Seeleuten aufzupeitschen und zum andern sollen hierdurch die Seeleute in den Stand gesetzt werden, wenn nötig noch mit andern Mitteln als mit Reden in Genf unsere Forderungen durchzusetzen, nämlich den gewerkschaftlichen Kampf.

Die Seeleute sind sich bewußt, daß sie bei dieser Aktion auch die Mithilfe der anderen Transportarbeiter nötig haben, und zwar besonders der Hafendarbeiter. Es ist daher wichtig, daß sich die gesamte Transportarbeiterschaft hinter die Forderungen der Seeleute stellt. Darum enthält der letzte Passus einen Appell an die gesamten der I. T. F. angeschlossenen Organisationen, und ich spreche die Hoffnung aus, daß den Seeleuten in ihrem berechtigten Kampf heute die moralische und morgen wenn nötig die praktische Hilfe seitens der gesamten Transport- und Verkehrsarbeiterschaft gewährt wird.

Henson (England): Die Seeleute sind schon viel zu lange das Aschenbrödel der Gesetzgebung gewesen. Namentlich läßt die Regelung der Arbeitszeit auf See alles zu wünschen übrig. Die Seeleute können unter Umständen verpflichtet werden, 24 Stunden hintereinander zu arbeiten. Der Teil XIII des Friedensvertrages von Versailles stellte auch eine Regelung der Arbeitszeit auf See in Aussicht. Wir sind der Auffassung, daß die Arbeitszeit für alle Seeleute gleichzeitig geregelt werden muß. In Genua wäre es beispielsweise möglich gewesen, für das Deck- und Maschinenpersonal den Achtstundentag zu sichern, wenn das Bedienungspersonal geopfert worden wäre. Ich freue mich über das zustande gekommene Zusammenwirken mit der Internationale der Seeoffiziere. Wenn im Jahre 1928 keine Regelung zustande kommt, so sind die Seeleute bereit, durch Anwendung gewerkschaftlicher Mittel für den Achtstundentag zu kämpfen. Ich kenne die Seeleute aller Länder und weiß, daß sie bereit sind, einem solchen Rufe zu folgen.

Cramp (Vorsitzender) bringt die Resolution der Seeleute-Konferenz betr. den Achtstundentag zur Abstimmung und stellt einmütige Annahme fest.

Fimmen: Ich habe noch einige Bemerkungen zu den beiden anderen Resolutionen der Seeleutekonferenz zu machen. Die Resolution betr. die Unterstützung schutzbedürftiger Seeleute ist auf einen Antrag der Seeleute-Sektion des Deutschen Verkehrsbundes zurückzuführen. Die Absicht ist, eine Einrichtung zu schaffen, die die Seemannsmission vertreten kann. Das ist ein schöner Wunsch, dessen Verwirklichung nicht nur enges organisatorisches Zusammenwirken, sondern vor allem auch Geld voraussetzt. Indessen wird es notwendig, den Seemannsheimen und Seemannsmissionen entgegenzuarbeiten. Wie dies zweckmäßig geschehen kann, darüber konnte sich die Seeleutekonferenz nach Entgegennahme eines Berichtes der deutschen Seeleute-Sektion noch nicht schlüssig werden. Die vorliegende Resolution beauftragt das Sekretariat, gemeinsam mit dem Seeleute-Beirat die Maßnahmen hierzu zu untersuchen und deren Durchführung vorzubereiten. Sie enthält also vorläufig nichts bindendes.

Auch zur Resolution betr. einheitliche Organisation der Seeleute wurde von dem deutschen Seeleutevertreter ein ausführliches Referat gehalten, das die Konferenz mit allgemeiner Zustimmung aufnahm. Über die Einzelheiten, wie der Kampf zweckmäßig zu führen ist, hat sich die Konferenz in der von ihr vorgelegten Resolution nicht ausgelassen. Die Festlegung der zu ergreifenden Maßnahmen erwies sich in einer größeren Konferenz als zu schwierig. Übereinstimmung bestand darüber, daß der Kampf immer mehr internationalen Charakter annimmt. Die Reeder aller Länder sind organisatorisch eng zusammengeschlossen, sodaß die Seeleute in ihrem Kampf nicht mehr einem nationalen, sondern einem internationalen Unternehmertum gegenüberstehen. Darum müssen auch die Seeleute international vorgehen. Kollege Henson hat vorhin bereits die Freude über das zwischen I. T. F. und der Internationale der Seeoffiziere zustande gekommene Zusammenwirken ausgesprochen. Diese Zusammenarbeit besteht und hat bereits Erfolge gezeitigt. Heute, wo der Weiße auf den Schiffen immer mehr verschwindet und seinen Platz dem Farbigen räumen muß, ist diese Zusammenarbeit um so wichtiger.

Ich bitte den Kongreß, auch diesen beiden Resolutionen die Zustimmung zu geben.

Die Abstimmung ergibt allgemeine Annahme auch dieser beiden Resolutionen.

Schluß der Vormittagssitzung.

Dritter Tag.

Montag, den 20. September 1926.

Nachmittagssitzung.

Cramp (Vorsitzender) eröffnet die Sitzung und erteilt dem Koll. *Rathmann* das Wort zur

Berichterstattung über die Straßenbahner- u. Kraftfahrer-Konferenz.

Rathmann (Deutschland): Am Donnerstag, dem 16. September 1926, traten die Vertreter der Straßenbahner und Kraftfahrer zu einer gemeinsamen Konferenz zusammen, um zu den Anträgen Nr. 13 bis 16 Stellung zu nehmen. An dieser Konferenz nahmen 43 Delegierte aus 8 verschiedenen Ländern teil.

Den Vorsitz führte Kollege Moltmaker-Holland; zum Berichterstatter wurde Kollege Rathmann-Deutschland gewählt.

Der Antrag Nr. 13, gestellt von den Kollegen des Verbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -arbeiterinnen im Bereiche der tschechoslowakischen Republik, besagt, daß der Kongreß die Frage der Feier des 1. Mai bei den Straßenbahnern behandeln möge. Ein Vertreter des genannten Verbandes begründete diesen Antrag eingehend. Insbesondere wies er darauf hin, daß in der Tschechoslowakei der 1. Mai als gesetzlicher Feiertag gelte, auch für die Straßenbahner. Dadurch, daß in den meisten andern Ländern die Feier des 1. Mai nicht geregelt ist, bestehe die Gefahr, daß die Unternehmer in der Tschechoslowakei mit ihrem Vorsatz, den Straßenbahnern die Feier zu nehmen, Erfolg haben könnten. Redner forderte, der Kongreß möge beschließen, die Straßenbahner aller Länder, zum mindesten diejenigen, welche der I. T. F. angeschlossen sind, sollen den 1. Mai als Feiertag durchführen. Redner wünschte auch, daß das Sekretariat der I. T. F. sich mit dem I. G. B. in Verbindung setzen möge, damit der Beschluß des Kongresses wirkungsvoll durchgesetzt werde. Vertreter der deutschen, französischen, englischen, holländischen u. a. Delegationen unterstützten den Antrag zwar grundsätzlich, wiesen jedoch darauf hin, daß der Kongreß nicht nur für eine Gruppe einen solchen Beschluß herbeiführen könne. Dazu käme, daß ein solcher Beschluß in seiner Auswirkung wesentlich abgeschwächt würde, wenn nicht die Verhältnisse jedes

Landes berücksichtigt würden. Daher sei es notwendig, an die gewerkschaftlichen Landeszentralen heranzutreten, damit diese gemeinsam mit den ihnen angeschlossenen Verbänden die Durchführung und Ausdehnung der Feier des 1. Mai regeln können. Im Einverständnis mit den Antragstellern schlugen die Vertreter der deutschen Delegation schließlich folgende Erklärung vor:

„Der Frage des 1. Mai als Weltfeiertag der Arbeiterklasse wendet der Kongreß seine größte Aufmerksamkeit zu. In Behandlung dieser Frage erblickt der Kongreß seine Aufgabe auch darin, dahingehend zu wirken, daß allen der I. T. F. angehörenden Berufsgruppen die Möglichkeit gegeben werde, mit der Gesamtarbeiterschaft diesen Tag durch Arbeitsruhe zu feiern, um für die Forderungen des Proletariats demonstrieren zu können.

Dem Antrag Nr. 13 entsprechend beschließt daher der Kongreß, im Einvernehmen mit dem I. G. B., alle gewerkschaftliche Landeszentralen aufzufordern, jene Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, die Maifeier zu einer vollständigen wirkungsvollen Demonstration zu gestalten.“

Nach Antrag Nr. 14 beantragen die Vertreter der französischen Transportarbeiter, daß der Kongreß sich über die Beschlüsse der Brüsseler Straßenbahnerkonferenz am 18. Juli 1925 und ihre Durchführung aussprechen möge.

Ein Vertreter der französischen Delegation begründet den Antrag u. a. damit, daß bisher nicht genügend getan sei, um zu erfahren, in welchem Umfange die Durchführung der Beschlüsse der Brüsseler Konferenz herbeigeführt worden sei. Die Konferenz habe insbesondere Beschlüsse gefaßt über:

- a) die Gefahren des Einmannwagens;
- b) die Konkurrenz durch Autobusse;
- c) die Nationalisierung der Straßenbahnbetriebe;
- d) die Vereinheitlichung des Straßenbahnmateriäls;
- e) die geltenden gesetzlichen Straf- und Sozialbestimmungen;
- f) Herbeiführung größerer Solidaritätsbekundung zwischen Autobusführern und Schaffnern.

Redner wünscht, daß das Sekretariat der I. T. F. die notwendigen Erhebungen vornehme und das Resultat den in Frage kommenden Verbänden bekanntgeben möge. Der Vertreter des Sekretariats weist darauf hin, daß schon im Dezember 1925 ein Rundschreiben an die einzelnen Verbände gegangen sei, aber nicht genügend Beachtung gefunden habe. Dessenungeachtet soll in der nächsten Zeit erneut ein Rundschreiben an die Organisationen gesandt werden, um den Beschlüssen der Brüsseler Konferenz im vollen Umfange zur Durchführung zu verhelfen.

Die deutsche Vertretung regt an, das so gesammelte Material in einer Sonderkonferenz der Straßenbahner zur Beratung zu stellen. Diesen Standpunkt teilen sämtliche Delegierten und stellen an den Kongreß das Ersuchen, der Einberufung der Sonderkonferenz seine Zustimmung zu erteilen.

Die Anträge Nr. 15, Internationaler Führerschein für Kraftfahrer und Nr. 16, Anbringung einheitlicher Warnungszeichen an gefährlichen Wegestrecken, gestellt vom französischen Transportarbeiter-Verband, werden vom Vertreter der französischen Delegation begründet. Redner wünscht die Ausarbeitung von Richtlinien, welche in vollem Umfange durchgeführt werden müssen. Die Vertretung der deutschen Delegation ist hingegen der Auffassung, daß das dem Kongreß vorliegende Material bei dem Umfang und der Kompliziertheit dieser Fragen nicht ausreiche, um alles erfassende Richtlinien ausarbeiten und dem Kongreß zur Beschlußfassung vorlegen zu können. Sie wünschen daher, das alsbald eine neue Erhebung stattfinden soll und das Resultat dieser Erhebung möge dann in einer Sonderkonferenz der Kraftfahrer zur Aufstellung von Richtlinien dienen.

Die österreichischen Vertreter schließen sich dieser Auffassung an, wünschen aber noch, daß das Sekretariat der I. T. F. mit dem Verkehrsausschuß des Völkerbundes in Verbindung treten möge. In diesem Ausschuß seien eine Anzahl von Vorschriften für den internationalen Autoverkehr beraten, welche eventuell von wesentlicher Bedeutung für die Aufstellung der beabsichtigten Richtlinien sein könnten. Außerdem könnte man aus diesem zu fordernden Material erkennen, inwieweit es überhaupt mit den praktischen Verhältnissen in Übereinstimmung zu bringen sei.

Die Vertreter der französischen Delegation erklären sich mit diesen Anregungen einverstanden, um so mehr, als sie dadurch in die Lage kämen, noch eine weitere Anzahl von Vorschlägen zu unterbreiten.

Die Kommission der gemeinsamen Konferenz ersucht daher den Kongreß, seine Zustimmung zu den genannten Anregungen zu geben, um ihre Durchführung zu ermöglichen.

Guinchard (Frankreich): Der hier erstattete Bericht ist sehr gedrungen. Für die Durchführung der Beschlüsse, die von der Internationalen Straßenbahnerkonferenz in Brüssel angenommen sind, ist bisher nichts getan worden und auch die jetzt während des Kongresses stattgefundene Straßenbahnerkonferenz vertagte die Durchführung nur auf eine neue Konferenz. Hinsichtlich der Kraftfahrer hatten wir die Anberaumung einer besonderen Kraftfahrerkonferenz beantragt, doch ist uns erklärt worden, daß dies nicht möglich sei. Hierdurch ist den Interessen der Kraftfahrer nicht genügend Rechnung getragen worden, denn vergessen wir nicht: die Kraftfahrer werden in der I. T. F. noch eine große Rolle spielen. Der von unserem Verband gestellte Antrag betr. die Anbringung einheitlicher Warnungszeichen ist zurückgewiesen worden mit der Begründung, daß das vorliegende Material nicht ausreichend sei, um Beschlüsse zu fassen, aber mit dem Vertagen der Frage auf eine neue Konferenz kommt man nicht weiter.

Der Bericht der Straßenbahner- und Kraftfahrerkonferenz wird gutgeheißen.

Cramp (Vorsitzender): Das Wort hat nunmehr Kollege *Rudolph* zur Erstattung des Berichtes der

Konferenz der Binnenschiffer.

Rudolph (Deutschland): Die Unterkonferenz der Binnenschiffer hatte zu den Anträgen 4 und 19 der Kongreßvorlage Stellung zu nehmen. Antrag 4 war von der Tschechoslowakischen Organisation der Seeleute und Schiffer gestellt und zielte auf die Errichtung einer Seeleute- und Binnenschiffer-Sektion innerhalb der I. T. F. ab. Der Antrag wird damit begründet, daß zwischen der Regelung der Arbeitsbedingungen der See- und Binnenschiffer ein enger Zusammenhang bestehe. Ferner wird darin die Befürchtung ausgesprochen, daß die Schaffung von besonderen Verbänden innerhalb der Binnenschiffahrt — wie dies beispielsweise für die Donau zutrifft — zu einer Zersplitterung führen könnte. Beide Hinweise beruhen auf einem Mißverständnis. Das Zusammenwirken zwischen Seeleuten und Binnenschiffer ist — soweit dies das Interesse beider erheischt — durch die I. T. F.-Kongresse hinreichend gesichert, weshalb die Unterkonferenz beschlossen hat, dem Kongreß die Ablehnung des Antrages 4 zu empfehlen. Es wurde ausgesprochen, daß zurzeit die Errichtung einer besonderen Sektion noch nicht als notwendig erwiesen sei und dasselbe gilt hinsichtlich der Zusammenfügung der Binnenschiffer mit den Seeleuten.

Der von den Organisationen der Rheinschiffahrt gestellte Antrag 19 hatte zum Ziele, eine beschleunigte Durchführung der Hamburger Resolution zu erreichen. Man war der Meinung, daß das Sekretariat der I. T. F. unterlassen habe, zu dieser Frage hinreichendes Material zu sammeln. Die Konferenz hat den Antrag neu formuliert. Die Aussprache zeigt erneut, daß in den einzelnen Ländern eine große Verschiedenheit besteht und dieser Tatsache mußte Rechnung getragen werden. Man gab sich daher Rechenschaft darüber, daß eine entsprechende, dem Kongreß vorzulegende Resolution den einzelnen Organisationen einen möglichst großen Spielraum lassen und immer im Auge halten muß, daß rückständigen Ländern auf der einen Seite weit fortgeschrittene Länder auf der anderen Seite gegenüberstehen, und daß den Organisationen in diesen Ländern der Spielraum nicht eingeengt werden darf. Lindley führte beispielsweise auf der Konferenz aus, daß von einem Achtstundentag in der schwedischen Binnenschiffahrt infolge ihres besonderen und vom Kontinent abweichenden Charakters nicht die Rede sein könne. Dasselbe gelte hinsichtlich der Regelung der Nachtruhe in dem von den Rheinschiffern vorgeschlagenen Sinne. Bevin wies darauf hin, daß auch in England die Annahme straffer Bindungen nicht möglich sei.

Die nunmehr vorliegende Fassung der Resolution ist derart, daß sie zwar in der Hauptsache kontinental-europäische Verhältnisse ins Auge faßt, daß ihr aber auch die anderen Binnenschifferorganisationen beitreten können.

Eine Meinungsverschiedenheit entstand hinsichtlich der Frage, auf welcher Grundlage die Bemannung festzusetzen ist. Seitens des Vertreters des deutschen Maschinisten- und Heizerverbandes wurde beantragt, Kesselheizfläche und Maschinenstärke zur Grundlage zu nehmen. Die Unterkommission sprach sich dafür aus, daß „Kesselheizfläche oder Maschinenstärke“ die bessere Formulierung sei. Ich bitte daher den Kongreß, dem Antrag in seiner nunmehrigen Formulierung zuzustimmen und die Resolution wie folgt anzunehmen:

*Resolution betr. Lohn- und Arbeitsverhältnisse
in der Binnenschifffahrt.*

Die auf dem 4. Kongreß der I. T. F. 1924 in Hamburg angenommene Resolution

betr. die *Beschlüsse der internationalen Arbeitskonferenzen* ist noch nicht durchgeführt. Der 5. Kongreß der I. T. F. fordert daher, daß Maßnahmen getroffen werden, um die Ausführung der in der Resolution niedergelegten Forderungen in die Wege zu leiten.

Ferner ersucht der Kongreß die Exekutive der I. T. F., die angeschlossenen Landesorganisationen aufzufordern, die auf dem 4. Kongress in Hamburg in der Resolution

betr. *Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt* zusammengestellten Vorschläge zur Durchführung zu bringen und dem Generalrat entsprechende Anträge für ein internationales Vorgehen in der Binnenschifffahrt zuzuleiten.

Als notwendige Maßnahmen, deren Durchführung alsbald in Angriff genommen werden muß, bezeichnet der 5. Kongreß:

Regelung der Arbeitszeit und der Arbeitsruhe

1. a) Arbeitszeit im Hafen usw.

Die Arbeitszeit des Personals auf den Fahrzeugen darf beim Laden, Löschen, Leichtern, Stilliegen in den Häfen oder an den Reparaturwerkstätten und Werften 8 Stunden pro Tag nicht überschreiten.

Für die Schleppkähne, die hinsichtlich des Ladens und des Löschens usw. an den Hafenumschlagsbetrieb gebunden sind, sind bezüglich der Bezahlung von Über- und Nacharbeit besondere Vereinbarungen festzulegen.

b) Während der Fahrt.

Während der Fahrt soll die Mindestnachtruhe 10 Stunden betragen, in den vier Wintermonaten 12 Stunden. Die Nachtruhe ist eine gemeinsame und ununterbrochene; sie fällt in die Zeit von abends 6 Uhr bis morgens 7 Uhr.

Auf jenen Strömen (z. B. die Donau), wo eine bei Tag und Nacht durchgehende Schifffahrt betrieben wird, muß die tägliche ununterbrochene Mindestruhezeit 10 Stunden betragen. Als Arbeitsbeginn wird 6 Uhr

morgens angenommen. Ist Schichtwechsel möglich, so kann die Arbeitszeit auch in anderer Weise festgesetzt werden.

2. Arbeitsruhe.

Dampfer dürfen am Tage der Ankunft an ihrem Bestimmungsort eine neue Reise nicht mehr antreten.

An den Sonn- und Feiertagen wird dem Personal der Fahrzeuge vollständige Ruhe gewährt. Sonnabends nachmittags nach 2 Uhr und an den Sonn- und Feiertagen darf ein neuer Schleppzug nicht angemacht werden.

Auf jenen Strömen, auf denen bei Tag und Nacht durchgehende Schifffahrt betrieben wird, ist für jede Arbeitswoche ein Ruhetag zu gewähren. Diese Ruhetage können auch nach Beendigung einer Reise zusammen gewährt werden.

Bemannung der Fahrzeuge.

Für alle Fahrzeuge in der Binnenschifffahrt ist eine Bemannungsskala festzusetzen. Für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft gilt die Tragfähigkeit (Tonnage) als Grundlage der Berechnung.

Für maschinell angetriebene Fahrzeuge gilt die Kesselheizfläche oder Maschinenstärke als Grundlage der Berechnung. Ferner ist bei der Festsetzung der Bemannung auf die Eigenart der einzelnen Wasserstraßen und die Ausrüstung der Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen.

Über die nach den obigen Grundsätzen festgelegte Bemannungsskala hinaus müssen insbesondere die Personendampfer eine höhere Bemannung fahren.

Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit außerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln darf keine Veranlassung zur Verminderung des Personals sein.

Die Beschäftigung von Frauen mit Schiffsarbeiten ist zu verbieten.

Arbeiten in der Ladung.

Die Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffnern mit Ladearbeiten hat zu unterbleiben. Die entsprechenden Festlegungen in den Tarifverträgen sind überall zu treffen.

Sozialgesetzgebung.

Für das Binnenschiffahrtspersonal aller Länder ist Krankenversicherung (Krankenhauspflege, Arzthilfe, Medikamente), Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung sowie die Erwerbslosenfürsorge — Arbeitslosenversicherung — gesetzlich so festzulegen, daß ohne Rücksicht auf Nationalität oder Wohnort des Arbeitgebers sowie Heimatsort des Fahrzeuges der Anspruch auf die Leistungen dieser sozialen Einrichtungen gewährleistet ist.

Soweit keine soziale Gesetzgebung besteht oder keine Abmachungen oder Gegenseitigkeitsverträge zwischen den einzelnen Staaten abgeschlossen sind, soll durch die I. T. F. und die angeschlossenen Organisationen auf die in Frage kommenden Regierungen dahingehend eingewirkt werden, daß eine Sozialgesetzgebung bzw. Abmachungen und Gegenseitigkeitsverträge schnellstens geschaffen werden.

Klebe (Deutschland): Nach der Resolution soll für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft deren Größe für die Besatzungsstärke maßgebend sein. Das ist immer die Grundlage gewesen. Bei Fahrzeugen mit maschinellen Antrieb will man diese Grundlage nun fallen lassen und will Kesselheizfläche oder Maschinenstärke zum Ausgangspunkt nehmen für die Besatzungsstärke, und zwar nicht nur für das Kessel- und Maschinenpersonal, sondern für das gesamte Personal. Ich halte dies für einen sachlichen Fehler. Ein Schiff mit großer Heizfläche braucht noch nicht groß zu sein und ein Schiff mit kleiner Heizfläche kann umgekehrt sehr groß sein. Zu welchen Forderungen führt dies dann, wenn der Wortlaut der Resolution in die Tat umgesetzt werden soll? Doch dahin, daß ein großes Schiff mit kleiner Heizfläche eine viel kleinere Besatzung haben kann als ein kleines Schiff mit entsprechend größerer Heizfläche. Es geht nicht an, eine derartige Formulierung auf das gesamte Personal anzuwenden, weshalb ich beantrage zu schreiben „Kesselheizfläche und Maschinenstärke“ oder aber den ganzen Passus zu streichen.

v. Krieken (Holland): Ich kann die Einwände des Vorredners nicht begreifen. Die von dem deutschen Maschinisten- und Heizerverband verlangte Formulierung ist zweischneidig. Es würden dann zwei Maßstäbe gelten. An sich hat unsere Organisation dagegen keine Beschwerde. Man darf aber nicht sprechen von Kesselheizfläche und Maschinenstärke. Ich warne vor einer anderen Formulierung, da hierdurch die größte Verwirrung geschaffen würde. Dies gilt nicht nur für die Holländer, sondern auch für die deutschen und österreichischen Binnenschiffer. Bei der nunmehrigen Formulierung kann die nationale Organisation selbst bestimmen, auf welcher Grundlage sie die Bemannung festgesetzt haben will. Meines Wissens hat der deutsche Maschinisten- und Heizerverband selbst zwei Verträge abgeschlossen, in dem für die Zahl der Heizer die Heizfläche und für die Zahl der Maschinisten die Maschinenstärke zur Grundlage genommen wurde.

Cramp (Vorsitzender): Da keine Möglichkeit zu einer Verständigung über die strittige Frage besteht, möchte ich vorschlagen, die Abstimmung bis morgen auszusetzen und der Binnenschifferdelegation Gelegenheit zu geben, nochmals hierzu Stellung zu nehmen.

Cramp (Vorsitzender): Wir kommen nunmehr zu der Wahl des Generalrats, der Exekutive und der Sekretäre.

Wahl des Generalrats.

Fimmen (Sekretär): Es liegen von den verschiedenen Ländern und Ländergruppen folgende Nominierungen als Mitglieder des Generalrats bzw. deren Stellvertreter vor:

Von Großbritannien für die Eisenbahnersektion:	Cramp	Stellvertr.	Walkden
„ „ „ „ Transportarbeiter und Seeleute	Henson	„	Clatworthy

Von Deutschland für die Transportarbeiter und Seeleute	Döring	Stellvertr.	Schumann
„ „ „ „ Eisenbahner	Jochade	„	Scheffel
„ Belgien und Holland	Mahlman	„	Romain
„ Österreich, Schweiz und Ungarn	Tomschik	„	Bratschi
„ Frankreich und Luxemburg	Bidegaray	„	Vignaud
„ Skandinavien	Lindley	„	Franzén und Niels Hansen
„ Spanien	Gómez	„	ein Vertreter der Chauffeure
„ Polen, Tschechoslowakei und Balkanländer	Maxamin	„	noch unbe- stimmt
„ Italien	Sardelli	„	Calda

Eine Abstimmung ist somit nur nötig hinsichtlich des Stellvertreters der skandinavischen Länder. Hierfür liegen zwei Vorschläge vor. Die noch offenen Stellvertreterposten für Polen und Tschechoslowakei und Spanien sollen von den betreffenden Organisationen später besetzt werden.

Pedersen (Dänemark): Die Meinungsverschiedenheit über die Kandidatur des skandinavischen Ersatzmannes im Generalrat ist erst in allerletzter Stunde entstanden. Meine Delegation hat Bedenken dagegen, daß sowohl das ständige Mitglied des Generalrats als das Ersatzmitglied aus einem und demselben Lande sind und schlagen darum Niels Hansen an Stelle von Franzén vor.

Cramp (Vorsitzender): Es ist sehr schwer, unter solchen Umständen eine Abstimmung vorzunehmen. Ich möchte daher vorschlagen, die Wahl des Ersatzmitgliedes für Skandinavien bis morgen zu vertagen und einen Appell an die skandinavischen Verbände richten, damit sie sich inzwischen noch um eine gegenseitige Verständigung bemühen.

Ist der Kongreß mit der sonstigen Zusammensetzung des Generalrats einverstanden?

Ich stelle das Einverständnis fest. Die nominierten Mitglieder gelten somit mit Ausnahme des skandinavischen Ersatzmannes als gewählt.

Wir kommen jetzt zur

Wahl des Exekutivkomitees.

Hierfür sind folgende fünf Kandidaten vorgeschlagen:

Cramp (England), *Döring* (Deutschland), *Tomschik* (Österreich), *Lindley* (Schweden), *Bidegaray* (Frankreich).

Da kein Einspruch erhoben wird, erübrigt sich eine Abstimmung und gelten die genannten Kandidaten als gewählt.

Wir gehen nunmehr über zur

Wahl der Sekretäre.

Seitens der Transport and General Workers' Union, dem Allgemeinen Eisenbahnerverband und dem Verband der englischen Eisenbahnkanzlisten sind vorgeschlagen:

Edo Fimmen als Generalsekretär, *N. Nathans* als Sekretär.

Ferner hat der französische Eisenbahnerverband einen Vorschlag eingereicht, der auf *N. Nathans* lautet.

Chapelle (Belgien): Die belgischen Delegierten sind heute zusammengekommen, um sich gegenseitig über ihre Haltung bei der Wahl der Sekretäre auszusprechen. Die belgischen Eisenbahner haben ihre Beschwerden gegen eine Wahl Fimmens mitgeteilt und ihre Haltung präzisiert. Wir sind nun der Auffassung, daß in kameradschaftlicher Weise über diese Frage diskutiert werden muß und haben den Eisenbahnern gesagt, daß wir nichts gegen Fimmen persönlich oder in seiner Eigenschaft als Generalsekretär der I. T. F. haben. Ich persönlich glaube, daß Fimmen der rechte Mann am rechten Platze ist. Auf der andern Seite trägt die unter seiner Mithilfe geschaffene *Unité* in Belgien mehr dazu bei, die Einheit zu zerstören als sie zu bewerkstelligen. Wir haben die Einheit in Belgien. In unserem Lande müssen alle Arbeiter organisiert sein. Es gibt außer der unsrigen zwar noch eine christliche Organisation für Hafearbeiter, der aber nur die Leute angehören, die die höheren Beiträge in unserem Verband scheuen. Aber was geht nun in Antwerpen vor? Man will unsere Einheit zerbrechen. Das werden wir nicht gestatten und wenn man dort dazu übergeht, öffentliche Versammlungen unter Umgehung unserer Organisation zu organisieren, dann werden wir sie auseinandertreiben.

Fimmen muß verstehen, daß wir in der Transportarbeiterbewegung Einnisierungen, wie sie durch die *Unité* versucht worden sind, nicht dulden können. Was die vom belgischen Eisenbahnerverband vorgebrachten Beschwerden angeht, so wünschen wir, daß der Generalrat der I. T. F. diese Beschwerden untersucht und über das Ergebnis den Organisationen berichtet. Ich denke, daß dies innerhalb eines halben Jahres erfolgt sein kann, worauf wir dann die Frage aufs neue prüfen werden. Inzwischen werden wir uns der Stimme bei der Wahl Fimmens enthalten. Wir hoffen, daß bis zu unserer erneuten Stellungnahme Fimmen begriffen haben wird, daß er unrecht gehandelt hat und bitten den Kongreß, sich unserer Stellungnahme anzuschließen.

Fimmen (Sekretär): Kollege *Chapelle* hat in einer im großen und ganzen äußerst sympathischen Rede vorgeschlagen, daß die Frage Fimmen hier nicht weiter besprochen werden soll und daß der Generalrat zunächst eine Untersuchung der gegen mich erhobenen Beschwerden einleite und darüber den Organisationen berichte.

Ich bin mit diesem Vorschlage einverstanden, bin aber zugleich verpflichtet, da die Frage Fimmen nun einmal von anderer Seite angeschnitten worden ist, hierzu etwas zu sagen. Zunächst muß ich feststellen, daß an meiner Tätigkeit als Sekretär nichts ausgesetzt worden ist. Der Kongreß hat den vorgelegten Tätigkeitsbericht ohne jede Diskussion angenommen, was nach der Feststellung des Vorsitzenden das höchste Lob ist, das einem Sekretär ausgestellt werden kann. Auch Paulis, der die Frage Fimmen aufgeworfen hat, hat sich über den Tätigkeitsbericht nur in gutem Sinne geäußert. Desgleichen Chapelle, der sogar erklärte, daß ich der rechte Mann am rechten Platze sei. Mehr kann man nicht verlangen. Aber Paulis sagte, ich hätte mein in Hamburg gegebenes Versprechen nicht gehalten. Ich meine, daß die diskussionslose Annahme des Tätigkeitsberichtes für sich selbst ein Beweis dafür ist, daß ich mein Hamburger Versprechen mehr oder weniger gehalten habe. Die Angelegenheit hat übrigens schon den Generalrat beschäftigt. Sie ist dort von dem Kollegen Döring angeschnitten worden, und ich bin vom Vorsitzenden ermächtigt, dem Kongreß mitzuteilen, daß der Generalrat einmütig — vielleicht mit Ausnahme von Bidegaray — festgestellt hat, daß ich mein Hamburger Versprechen eingehalten habe. Was enthielt mein dortiges Versprechen? Man warf mir vor, daß ich meine Tätigkeit als Sekretär nicht streng genug auseinander zu halten wisse von der Vertretung meiner persönlichen Auffassungen. Nach dem offiziellen Bericht habe ich folgendes erklärt:

„Ich bin 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 hin und wieder über die Stränge geschlagen habe und kann in dieser Hinsicht nur sagen, daß ich in dieser Hinsicht 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.“

Ich muß gestehen, daß ich von der Tatsache, mein Hamburger Versprechen eingehalten zu haben, fast selbst überrascht bin. Ich hatte in Hamburg aber auch gefordert, außerhalb der Organisation meine Meinungen ausdrücken zu dürfen. Ich hatte wie Don Carlos Gedankenfreiheit gefordert, aber Gedankenfreiheit schließt auch das Recht ein, für seine Gedanken eintreten zu dürfen. Alles was man an mir bemängelte, liegt nun auf diesem Gebiet und ich muß daher dem Kongreß überlassen, ob er auf das Versprechen von Hamburg zurückkommen will.

Einige sachliche Bemerkungen muß ich zu der von Paulis erwähnten Gründung einer Verlagsgesellschaft in Belgien machen. Zunächst möchte ich darauf hinweisen, daß daran mehrere belgische Genossen beteiligt sind, die in der Arbeiterbewegung Belgiens teilweise hohe Funktionen versehen. Auch über die Tätigkeit dieses Verlags ist Paulis nicht richtig orientiert. Er hat nichts mit dem

belgischen Einheitsorgan zu tun, noch mit irgend einem andern der in Holland, England oder Deutschland erscheinenden Einheitsorgane. Der Verlag ist errichtet worden, um verschiedene Publikationen herauszubringen. U. a. sind für die Herausgabe vorgesehen: die Rede, die Fred *Bramley* kurz vor seinem Tode in der Vorstandssitzung des I. G. B. in Amsterdam gehalten hat, eine Schrift „Die Vereinigten Staaten von Europa“, die ich gemeinsam mit einem andern Kollegen verfaßt habe und die unter meinem Namen bereits in mehreren Sprachen erschienen ist. Ferner einige andere Publikationen.

Was das belgische Einheitsorgan angeht, so habe ich für dieses noch nie einen Artikel geschrieben, so wenig als für das deutsche. Meine Mitarbeit beschränkt sich auf das Einheitsorgan in Holland und das Einheitsorgan in England. Und hier befinde ich mich in guter Gesellschaft, denn zu den Mitredakteuren bzw. Mitarbeitern des englischen Einheitsorgans gehören die Kollegen Purcell, Vorsitzender des I. G. B., Hicks, Dobbie, Marchbank, Ben Tillett, Walker, Pugh, Will. Thorne usw. Wahrscheinlich sind nicht weniger als Zweidrittel der Mitglieder des englischen Generalrats an dem englischen Einheitsorgan Mitarbeiter. Ich bin der Meinung, daß mir dieselben Rechte zustehen wie andern.

Es ist u. a. auch darauf hingewiesen worden, daß ich in öffentlichen Versammlungen in Brüssel und Antwerpen sprechen sollte. Man hat auch erklärt, daß das nicht geschehen ist. Ich will erklären warum: Ich sollte in Brüssel und Antwerpen reden über den englischen Streik, konnte das aber nicht tun, weil ich als Sekretär einer Sitzung in Ostende beiwohnen mußte. Aus Paulis Erklärungen ist zu schließen, daß mir das noch aus einem anderen Grunde unmöglich gemacht worden wäre. Paulis hat nämlich erklärt, daß sich die Gewerkschaft hinter die belgische Regierung gesteckt habe, um mir das Sprechen zu verbieten. Damit stellt sich die belgische Gewerkschaft neben die konservative englische Regierung Joyson Hicks, die Fimmen den Zutritt nach England zwecks Teilnahme an dem internationalen Wanderungskongreß verboten hat.

Paulis hat in seiner Rede u. a. erklärt, daß eine Wiederwahl Fimmens seine Organisation veranlassen würde, die Frage der weiteren Zugehörigkeit zur I. T. F. erneut zu prüfen. Ich muß mir versagen, hierzu das zu erklären, was am Platze wäre. Ich möchte mir Beschränkung auferlegen, aber ich möchte von Paulis hören, was er dazu sagen würde, wenn der Vertreter einer Ortsgruppe seines Verbandes auf dem Kongreß erklären würde, daß diese den Austritt aus dem Verband beschließen müsse, weil ihr Paulis als Sekretär nicht gefällt. Ich hoffe, daß Paulis diese unglückliche Redewendung richtig stellt. Ihr seid doch für die Demokratie und gegen die Diktatur. Aber aus den Worten Paulis ist zu schließen, daß man nicht für jede Demokratie ist. Ihr sprecht sogar Drohungen gegen eine

demokratische Entscheidung aus und macht damit selbst Spaltung. Ich kann jedenfalls feststellen, daß ich meine Pflicht getan habe. Was meine Auffassungen angeht, so möchte ich wiederholen, was ich schon in Hamburg zum Schluß meiner dortigen Erklärung gesagt habe:

„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.“

Das war damals mein Standpunkt und ist mein Standpunkt auch heute noch. Ich habe dieser Erklärung nichts hinzuzufügen.

Schluß der Nachmittagssitzung.

Vierter Tag.

Dienstag, den 21. September 1926.

Vormittagssitzung.

Cramp (Vorsitzender): Bevor wir die gestern abgebrochenen Verhandlungen fortsetzen, habe ich dem Kongreß zwei Mitteilungen zu machen. Die deutsche Delegation läßt ihre vorläufige Abwesenheit entschuldigen, weil sie gemeinsam einen Kranz niederlegt für den im Pantheon beigesetzten französischen Sozialistenführer *Jaurès*. Ferner habe ich mitzuteilen, daß die beteiligten deutschen Organisationen über die gestern strittig gebliebene Frage betr. die Formulierung in der Resolution für die Binnenschifffahrt eine Verständigung erreicht haben. Die Vertreter der beiden Organisationen sind dem von mir gemachten Vorschlage beigetreten, wonach die Resolution in der vorliegenden Fassung angenommen werden soll unter der Bedingung, daß der Generalrat sich weiter mit der Angelegenheit befaßt.

Zunächst erteile ich *Fimmen* das Wort, um seine gestrige Rede in französischer und englischer Sprache zu wiederholen.

N. Hansen (Dänemark): Die von *Paulis* an *Fimmen* geübte Kritik betrifft nicht seine Tätigkeit als Sekretär, sondern seine persönlichen politischen Auffassungen. Wir verstehen nicht, daß dies einen Gegenstand der Kritik auf einem Kongreß der I. T. F. bilden kann. Jedenfalls steht fest, daß *Fimmen* seine Tätigkeit als Sekretär in einwandfreier Weise ausübt. *Paulis* hat sich sogar nicht gescheut, eine direkte Drohung für den Fall der Wiederwahl *Fimmens* auszusprechen. Demgegenüber möchte ich darauf hinweisen, daß die Nichtwiederwahl *Fimmens* die Gefahr mit sich bringt, daß sich die Beziehungen unter den Organisationen lockern. An der Abwendung einer solchen Gefahr sind wir Dänen in hohem Maße interessiert. Ich erinnere nur an den großen dänischen Arbeitskampf im Jahre 1925. Wenn es damals gelungen ist, der dänischen Arbeiterschaft den Erfolg zu sichern, so ist dies nach unserer Meinung vornehmlich den Bemühungen *Fimmens* zu danken gewesen. Auf sein Betreiben war es zurückzuführen, daß damals in Stockholm eine Sitzung statt-

land und beschlossen wurde, die skandinavischen Organisationen und den englischen Transportarbeiterverband zur praktischen Unterstützung der dänischen Arbeiter heranzuziehen. Die dänischen Transportarbeiter schätzen die Tätigkeit Fimmens sehr hoch ein und ich hoffe daher, daß Fimmen mit allgemeinen Stimmen wiedergewählt wird.

Moltmaker (Holland): Kollege Fimmen ist vor dem Kongreß in einer vorteilhaften Lage, da er sein eigener Übersetzer ist. Für andere Kollegen besteht diese Möglichkeit nicht. Wir Holländer bedauern, daß die Frage innerhalb vier Jahren nun zweimal angeschnitten werden mußte. Unsere Internationale ist die beste von allen und es ist gerade darum doppelt zu bedauern, daß gerade in diese Internationale dauernd Unruhe gebracht wird durch deren Sekretär. Wir Mitglieder vom holländischen Büro, die die engere Aufsicht über das Sekretariat führen, haben immer wieder Differenzen mit Fimmen gehabt. Alle unsere Vorstellungen waren aber umsonst. Fimmen hat seine Meinung und erklärt, daß seine Meinung siegen muß. Ich bin auch nicht damit einverstanden, daß der belgische Eisenbahnverband zur Regierung läuft, um Fimmen das Reden zu verbieten. Auch die Drohung mit dem Austritt hätte nicht erfolgen dürfen. Das sind Dinge, die wir nicht verstehen. Fimmen ist aber auf die Hauptsache nicht eingegangen. In Hamburg waren es die Deutschen, die über Fimmens Verhalten besonders verärgert waren. Nun hat Fimmen seit zwei Jahren die Deutschen in Ruhe gelassen und treibt nun dasselbe in Belgien und Holland. Die Engländer können wir außer Betracht lassen. Sie stellen eine geschlossene Bewegung dar. Anders ist es mit den Einheitsorganen auf dem Kontinent. Fimmen schreibt für diese Blätter und vertritt eine neue Taktik. Das halten wir für unrichtig. Fimmen vertritt am Tage die I. T. F. und am Abend spricht und schreibt er gegen uns. Das können wir nicht dulden. Jetzt ist es noch Unruhe, was Fimmen verursacht, aber in Zukunft kann das Liebäugeln Fimmens mit den Kommunisten zu einem offenen Konflikt führen. Fimmen war acht Tage in Rußland und hat dann darüber geschrieben und gesprochen. Ich kritisiere nicht, was in Rußland geschieht, aber ich kritisiere, daß die Russen uns vorschreiben wollen, was wir zu tun haben. Der Kongreß muß gegen die von Fimmen verursachte Unruhe Stellung nehmen. Wir haben versucht, Fimmen zu beeinflussen, aber es ist alles umsonst gewesen. Es sind verschiedene hier auf dem Kongreß, die erklären: wir haben keinen andern Sekretär. Aber nach einem Jahr haben wir wieder dieselbe Geschichte. Einmal kommt die Zeit, daß wir zwischen Fimmen und uns brechen müssen. Fimmen schimpft auf Amsterdam, auf Genf — nichts gilt bei Fimmen. Ich erkläre ausdrücklich, daß ich diesen Bruch nicht wünsche. Fimmen als Mensch lassen wir außer Betracht. Er ist ein anständiger Mensch und wahrscheinlich wird mit Rücksicht hierauf viel Kritik zurückgehalten. Im Namen der holländischen Organisationen habe ich zu

erklären, daß sie sich bei der Abstimmung enthalten werden. Sollte Fimmen fortfahren in der bisherigen Weise, dann werden unsere Organisationen erwägen, ob sie Fimmen noch weiter als Mitglied — Fimmen ist auf Grund eines besonderen Beschlusses Mitglied des Eisenbahnerverbandes geworden — dulden können.

Brautigam (Holland): Fimmen hat getrachtet, für sich eine günstige Lage zu schaffen durch die Erklärung, daß er sein Versprechen von Hamburg gehalten habe. Er berief sich hierbei auf den Anspruch des Generalrates, der — mit Ausnahme von Bidegaray — diese Feststellung gemacht habe. Fimmen wollte dadurch den Eindruck erwecken, als ob der Generalrat mit seiner Haltung einverstanden sei. Hätte Fimmen noch einige weitere Mitteilungen aus der Sitzung des Generalrats gemacht, so wäre ihm seine Absicht nicht gelungen. Tatsache ist, daß der Generalrat regelmäßig Kritik an Fimmens Haltung ausüben mußte. Auch die Tatsache, daß wir auf diesem Kongresse uns wieder einen Tag mit der Frage Fimmen beschäftigen müssen, spricht gegen Fimmen. So wichtig die Person Fimmens sein mag, das können wir uns nicht erlauben, daß sich die Kongresse immer wieder mit Fimmen beschäftigen müssen. Vor acht Tagen noch hat Fimmen geschrieben, daß Brautigam als ein Ketzerfolger zu betrachten sei. In Deutschland hat Fimmen in den letzten beiden Jahren nicht mehr gewagt, seine Meinung auszusprechen. In großen Ländern darf er das nicht mehr tun. Nun geht er nach Holland und Belgien und macht hier dasselbe. Aber die Hamburger Erklärung gilt nicht nur für die großen Länder, sie gilt auch für die kleinen. Fimmen hat Anfang dieses Jahres in Holland ein Blatt ins Leben gerufen, das für die Einheit wirken sollte. Ich habe damals gesagt, daß dies bei der herrschenden Zersplitterung in Holland nichts schaden kann, habe aber seitdem meine Meinung revidieren müssen. Fimmen ist der geringste Mann, der eine solche Frage theoretisch behandeln kann. Heute ist das Fimmensche Blatt ein Blatt böser Kritik an unserer Bewegung. Fimmen schreibt in seinem Blatt, daß die Leiter der Arbeiterklasse versuchen, die Arbeiter von der Forderung des Mitbestimmungsrechts zurückzuhalten. Dabei hatte die holländische Arbeiterbewegung gerade dieser Tage eine große Demonstration für das Mitbestimmungsrecht veranstaltet. Wenn darum jemand eine solche Erklärung abgibt, dann stellt er sich außerhalb unserer Bewegung. Wenn Fimmen auf diesem Wege fortschreitet, dann bleibt nur eine Wahl: wir müssen das Band zwischen ihm und uns durchschneiden. Ich bin nicht gekommen, das heute zu verlangen. Ich will nur einen Appell an den Kongreß richten: Begreift, welche Verwirrung Fimmen schafft. Es sind die rührigsten Mitglieder, die bei der Agitation auf Schwierigkeiten stoßen, denn die Leute wollen sich nicht organisieren. Sie geben vor, daß sie warten wollen, weil die Einheit bald zustande kommen wird. Auf dem Kongreß unseres Verbandes ist darum von Leuten gefordert worden, daß Fimmen zurücktreten müsse. Fimmen hat gestern seine

Hamburger Erklärung erneuert. Ich hoffe, daß er weiß, was das bedeutet. Sie gilt nicht nur für die großen, sondern auch für die kleinen Länder.

Cramp (Vorsitzender): Wir können selbstverständlich die Frage Fimmen nicht den ganzen Tag diskutieren. Wir haben noch andere wichtige Fragen zu behandeln. Der Kongreß muß heute geschlossen werden. Es sind noch vier Redner gemeldet. Ich schlage vor, daß nach diesen Rednern Fimmen Gelegenheit bekommt zu erwidern und daß die Debatte dann als beendet angesehen wird.

Moltmaker (Holland): Ich bin mit einer raschen Erledigung der Frage einverstanden, muß mir aber das Recht vorbehalten, nach Fimmens Erwiderung noch einmal das Wort ergreifen zu können.

Paulis (Belgien): Ich muß zunächst zwei Mißverständnisse beseitigen. Ich habe keine persönliche Kritik an Fimmen geübt. Ich sprach im Namen der Organisation für Renier, der dem Kongreß nicht beiwohnen konnte. Für den Tätigkeitsbericht haben wir nur Anerkennung. Ebenso für die organisatorische Leitung der I. T. F. Die Leistungen der I. T. F. sind wertvoller und besser als die irgend einer andern Internationale. Wir lehnen aber ab, Fimmen als zwei verschiedene Personen zu betrachten. Fimmen hat zwei Büros und eine gelbe und eine rote Weste. Am Tage zieht er die gelbe Weste an und arbeitet für die I. T. F. und dann wäscht er sich die Hände, zieht die rote Weste an und spricht und schreibt gegen das, was er zuvor, als er die gelbe Weste trug, getan hat.

Fimmen schädigt unsere Organisation. Er arbeitet mit Leuten zusammen, die wir gezwungen waren auszuschließen. Was will die Opposition in Belgien? Man denkt nicht daran, eigene kommunistische Gewerkschaften ins Leben zu rufen. Das will man nicht, aber man will die bestehenden Gewerkschaften erobern. Wir haben demgegenüber erklärt, daß diejenigen, die das wollen, ausgeschlossen werden oder aber, daß sie ihre Tätigkeit einstellen müssen. Wir haben auch verschiedene dieser Personen ausgeschlossen. Seitdem gründen sie Zellen und haben Emissäre in unserer Organisation. Darüber hinaus geben sie eine Zeitung heraus. Wenn wir die Einheit schaffen wollen, dann behandeln wir diese Frage im Schoße unserer Organisation, nicht außerhalb. Fimmen erklärt, daß man der von ihm gegründeten Gesellschaft nichts vorwerfen könne, weil sie noch nichts getan habe. Aber sie will dasselbe tun wie die Opposition. Brautigam hat gegen Fimmen bestimmte Anklagen vorgebracht. Wir haben Leute, die das gleiche tun, aus unserm Verband ausgeschlossen und nun erklärt man uns, wir hätten Angst, Fimmen wegen derselben Handlungen anzugreifen. Wir verlangen von einem Sekretär, daß er die Regeln der Loyalität beachtet.

Wir haben auch nicht erklärt, daß wir bei einer Wiederwahl von Fimmen austreten werden, sondern, daß wir in diesem Fall die Frage

unserm Kongreß vorlegen müßten auf der Grundlage des eventuellen Austritts.

Fimmen hat gesagt, die belgische Gewerkschaftszentrale sei bei der belgischen Regierung vorstellig geworden, um Fimmen das Sprechen in öffentlichen Versammlungen zu verbieten. Was liegt dieser Behauptung zugrunde? Wir hatten erfahren, daß Fimmen in Brüssel und Antwerpen öffentlich sprechen sollte und haben uns an die belgische Gewerkschaftszentrale gewandt und diese ist dann ihrerseits beim I. G. B. vorstellig geworden. Wir sind der Meinung, daß die Gewerkschaften gewerkschaftliche Versammlungen zu organisieren haben und daß Versammlungen unter Umgehung der Organisation nicht geduldet werden dürfen. Wir Eisenbahner befinden uns in Belgien in einer besonders schwierigen Lage. Die früheren Staatsbahnen sind in ein Privatunternehmen umgewandelt worden. Wir müssen unsere Organisation darum so geschlossen wie möglich halten. Fimmen muß bedeutet werden, daß er sich an die Linien zu halten hat, die von den Organisationen gezogen worden sind.

Schluß der Vormittagssitzung.

Vierter Tag.

Dienstag, den 21. September 1926.

Nachmittagssitzung

Bidegaray (Frankreich): Seit 1923 gehen die Dinge nicht mehr wie sie gehen sollen. Wir haben seitdem keine Sitzung des Generalrats oder der Exekutive gehabt, in der nicht ich oder die holländischen Kollegen Fimmen angegriffen haben. Man hatte uns bei der 1923 stattgefundenen Konferenz mit den Russen in Berlin gesagt, daß es sich um eine Begegnung mit Vertretern der russischen Transportarbeiterschaft handelte. Aber an der Spitze der russischen Delegation stand Losowski. Wir haben damals eine Resolution gefaßt, die erst nach erfolgter Ratifizierung seitens der beteiligten Organisationen veröffentlicht werden sollte, die aber dann noch am selben Tage in der Roten Fahne und in der Humanité abgedruckt worden ist. Wir haben uns hier nicht nur mit dem Geschäftsbericht zu befassen, da die Sekretariatstätigkeit ja nicht nur allein von Fimmen, sondern auch von Nathans verrichtet wird und letzterer jedenfalls nicht den geringsten Anteil daran hat. Wir haben vielmehr Stellung zu nehmen zu der gesamten Haltung desjenigen, der an der Spitze unserer Organisation steht, und wenn wir auch den Geschäftsbericht ohne Diskussion angenommen haben, so stellt das keine Zustimmung zu dem dar, was nicht darin enthalten ist.

Was zunächst die Erklärung angeht, daß der Generalrat die Haltung Fimmens mit der Ausnahme von mir gutgeheißen habe, so muß ich darauf hinweisen, daß der Generalrat am Freitag zwischen 5 und 7 Uhr diskutiert hatte. Wir waren im Generalrat zunächst einmütig darin, daß die Haltung Fimmens nicht vor dem Kongreß behandelt werden sollte und daß der Generalrat diese Frage untersuchen sollte. Dann machte der Vorsitzende Cramp mit echter englischer Höflichkeit den Vorschlag, die Sache ruhen zu lassen und fügte hinzu, daß Fimmen, wie er hoffe, sich nach der Meinung des Kongresses richten werde.

Es war mir peinlich, von Fimmen zu hören, daß die französische Delegation meine Meinung in dieser Frage nicht teile. Demgegenüber möchte ich feststellen, daß ich nicht Mitglied des Generalrats wäre, wenn ich mich nicht auf die einmütige Zustimmung der französischen Organisationen zu meiner Haltung berufen könnte. Im

übrigen greife ich Fimmen nicht als Person, sondern in seiner Eigenschaft als Generalsekretär der I. T. F. an. Fimmen arbeitet gegen Amsterdam und das können wir nicht dulden. Es gibt ein Sprichwort, das sagt „wenn sich jemand auf zwei Sättel setzt, dann fällt er zu Boden“. So geht es Fimmen. Ein Mann, der Sekretär einer Organisation wie die unserige ist, hat ein weites Tätigkeitsfeld und man muß von ihm erwarten, daß er die ihm so reichlich gebotenen Gelegenheiten benützt, um für unsere Organisation und Amsterdam zu werben. (Zu Fimmen gewendet:) Du kannst nicht ehrlich gegen uns sein und gegen die andern. Du täuschst dann entweder die einen oder die andern, oder gar beide. Wir wissen alle zu schätzen, was Fimmen getan hat, aber schließlich ist die Vornahme einer Operation besser als die Fortdauer einer Krankheit. Wir gehen nicht bis zu diesem Punkt. Wir verlangen von Fimmen folgendes: Du mußt mit den Auffassungen übereingehen, die hier geäußert werden. Du kannst nicht gleichzeitig der Generalsekretär einer zu Amsterdam gehörigen Organisation sein und die sogenannten Einheitsblätter finanzieren. Ich kann mir auch nicht vorstellen, daß man sich in der Gewerkschaftsbewegung derart bereichern kann, daß Fimmen durch seine Ersparnisse in die Lage gesetzt wurde, einen Verlag zu unterhalten. Ich bezweifle darum auch, daß Fimmen persönliches Geld zu solchen Zwecken hergegeben hat. (Zuruf Fimmen: Ich erkläre nachdrücklichst, daß es mein eigenes Geld ist.) Nun sagte Fimmen, daß der Verlag noch nichts gegen die I. T. F. oder gegen den I. G. B. veröffentlicht habe, aber wenn man *noch* sagt, dann gibt man die Möglichkeit zu, daß dies in Zukunft geschehen kann. Wir fordern nun von Fimmen keine demütige Erklärung, wir verlangen nur, daß er erklärt, in Übereinstimmung mit dem Generalrat und der I. T. F. arbeiten zu wollen.

Gill (England): Ich spreche im Namen des Eisenbahnkanzlisten-Verbandes von Großbritannien und Irland. Wertvolle Zeit des Kongresses ist durch die jetzt behandelte Frage verloren gegangen. Damit will ich nicht sagen, daß wir nicht volle Sympathie mit jenen besitzen, die die Angelegenheit zur Sprache gebracht haben. Unser belgischer Freund meinte, daß wir mit ihrem Gesichtspunkt nicht sympathisieren. Im Gegenteil: wir hörten den Ausführungen mit lebhafter Aufmerksamkeit zu, aber sie haben unsere Auffassung nicht zu ändern vermocht. Wir unterstützen darum die Kandidatur Fimmens nach wie vor. Wir müssen Fimmens Arbeit für die I. T. F. betrachten. Während der ganzen Diskussion ist kein Wort der Kritik gefallen im Hinblick auf das, was Fimmen für die I. T. F. getan hat. Das ist ein Hinweis darauf, daß Fimmens Wirken für die I. T. F. vom Gesamtkongreß als zufriedenstellend betrachtet wird.

Im allgemeinen war die geäußerte Kritik in der Form von Vermutungen gehalten. Konkrete Dinge wurden nicht zur Sprache gebracht. Darum ist nach unserer Meinung wertvolle Zeit vergeudet worden. Denn bevor uns nicht greifbare Tatsachen vorgelegt wer-

den, die mit überzeugenden Beweisen belegt sind, können wir keine Aktion gegen Fimmen unterstützen.

Wir tragen dem Unterschied, der hinsichtlich der Gewerkschaftsbewegung zwischen unserm Land und dem der andern Kongreß-delegierten besteht, Rechnung. Bei uns gibt es keine Abgesplitterten; wir haben die Schwierigkeiten, die die Gewerkschaftsbewegung anderer Länder in so hohem Maße erlebten, bei uns nicht gehabt. Aber ich kann Ihnen in dieser Hinsicht sagen, daß wir jede Unterstützung oder Förderung etwaiger abgesplitteter Gewerkschaften seitens des I. T. F.-Sekretärs zurückweisen würden, wenn sich bei uns ähnliche Verhältnisse wie in anderen Ländern entwickeln sollten.

Es fehlt uns nicht an Sympathie für Euch, wenn statt Vermutungen und Anspielungen auf Beweise gestützte Beschuldigungen vorgebracht werden.

In einem Punkte von Fimmens erster Entgegnung befinde ich mich nicht in voller Übereinstimmung mit ihm. Fimmen erklärt, daß er ein Recht habe, eine eigene Meinung zu besitzen. Niemand verwehrt ihm dieses Recht, aber Fimmen muß begreifen, daß wie für alle, die an repräsentativer Stelle stehen, dieses Recht weitgehende Verantwortlichkeiten einschließt. Es ist daher notwendig, daß er bei Äußerungen um so mehr Vorsicht walten läßt, als seine Worte ganz anders gewogen werden. Wir können Fimmen von der I. T. F. nicht trennen. Fimmen hat recht: es gibt Stunden, die ihm selbst gehören und in denen er vielleicht empfindet, daß er das individuelle Recht haben muß, unter gewissen Umständen das auszusprechen, was er als das Richtige betrachtet. Ich sympathisiere mit einer solchen Auffassung. Aber die Auslassungen Fimmens werden weltbekannt, weil er internationalen Ruf hat und seine Auffassungen als die der I. T. F. bewertet werden. Darum möchte ich Fimmen ersuchen, bei aller Anerkennung des Rechts auf eine persönliche Meinung der Verantwortlichkeit Rechnung zu tragen, die seine Position als Sekretär der I. T. F. ihm auferlegt. Wir meinen, daß der Sekretär der I. T. F. zu allen Zeiten und unter allen Umständen in der Öffentlichkeit immer solche Erklärungen machen muß, die der Politik der I. T. F. entsprechen. Ich kann nicht sagen, daß dies nicht der Fall gewesen ist: niemand hier hat dies behauptet.

Fimmen muß in der zwischen den Kongressen liegenden Zeit der Beauftragte des Generalrates und der Exekutive sein. Wir hoffen, daß dies der letzte Kongreß gewesen ist, auf dem solche Diskussionen stattfinden. Wenn in Zukunft irgendein Land Beschwerden gegen Fimmen zu erheben hat, sollte es diese nicht aufbewahren und erst lange Zeit später vor den Kongreß bringen. Solche Beschwerden sollten sofort der Exekutive unterbreitet werden und die Exekutive sollte mit der notwendigen Autorität ausgestattet sein, sich mit Fimmen auseinanderzusetzen. Erweist sich, daß Fimmen im Recht ist, dann sollte die Exekutive die Beschwerdeführer entsprechend

abweisen. Ergibt sich, daß Fimmen im Unrecht ist, dann muß mit ihm in derselben Weise wie mit jeder anderen Person unter gleichen Umständen verfahren werden. Fimmen wäre seiner Stellung zu entheben und gleichzeitig müßten Schritte unternommen werden, einen Nachfolger für ihn an seine Stelle zu setzen.

Zum Schluß möchte ich dringend empfehlen, derartige Angelegenheiten nicht auf Kongressen zu behandeln.

Scheffel (Deutschland): Im Namen der Delegation Deutschlands, der Schweiz, der Tschechoslowakei, Polens und Luxemburgs, sowie des Österreichischen Transportarbeiterverbandes habe ich dem Kongreß folgende Erklärung abzugeben: Es ist für die Internationale Transportarbeiter-Föderation unerträglich und ihr Ansehen in der internationalen Arbeiterbewegung leidet aufs schwerste, wenn solche unangenehme und schädlichen Debatten über die Person des Kameraden Fimmen wie die heutige kein Ende nehmen. Fimmen hat in Hamburg das Versprechen abgegeben, jede Handlung zu unterlassen, die geeignet ist, die Interessen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der angeschlossenen Organisationen zu schädigen, tiefgehende Unzufriedenheit zu erwecken, oder gar Absplittierungsbestrebungen hervorzurufen und zu begünstigen. Die von den belgischen Genossen auf diesem Kongreß gegen Fimmen erhobenen Beschwerden haben einen klaren Tatbestand nicht ergeben. Exekutive und Generalrat werden beauftragt, diese Angelegenheit zu untersuchen. Ergibt sich eine einwandfreie Bestätigung der Beschwerden und ist eine weitere Tätigkeit Fimmens mit den Interessen der I. T. F. unvereinbar, so haben die genannten Instanzen eine Neuwahl vorzubereiten und nach einem geeigneten Vertreter Umschau zu halten. Unter diesen Voraussetzungen werden die genannten Organisationen heute ihre Stimmen für Fimmen abgeben. Wir bitten den Kongreß, sich dieser Erklärung, die sich im wesentlichen auch mit den Ausführungen der französischen und englischen Kameraden deckt, anzuschließen. Ich habe nicht die Absicht, diese Erklärung näher zu begründen. Ich will nur feststellen, daß die von mir genannten Organisationen und wahrscheinlich der gesamte Kongreß der Meinung sind, daß dieser furchtbare Zustand einmal aufhören muß. Solche Diskussionen führen nicht zum Zusammenschluß, sondern zur Absplittierung. Mit der gewerkschaftlichen Tätigkeit Fimmens ist man einverstanden, nur seine Haltung als Privatperson steht zur Frage und ist der Kritik ausgesetzt. Die Delegierten sind der Meinung, daß der Generalsekretär unserer Organisation keinen Januskopf haben darf. Niemand spricht ihm das Recht zu eigenen Auffassungen ab, aber solche Auffassungen dürfen nicht im Gegensatz zur I. T. F. stehen. Der an vorderster Stelle stehende Mann unserer Organisation muß das volle Vertrauen der Organisationen haben. Wir bitten den Kongreß, der von mir verlesenen Erklärung beizutreten.

Jarrigion (Frankreich): Die französische Delegation schließt sich den Ausführungen der Vorredner, insbesondere der holländischen und belgischen, an. Wir wachen eifersüchtig über die Unabhängigkeit und Selbständigkeit unserer Organisationen und können nicht zulassen, daß diese irgendwie gefährdet wird. Trotz aller Sympathie, die wir für die Verfasser der von Scheffel verlesenen Erklärung haben, wird sich die französische Delegation dieser nicht anschließen, sondern bei der Wahl Fimmens Stimmhaltung üben.

Fimmen: Ich schließe mich den Ausführungen von Gill an, der festgestellt hat, daß niemand konkrete Tatsachen gegen mich vorgebracht hat. Es handelte sich bei allem nur um Behauptungen und Vermutungen. Würde man vielen Delegierten ins Herz schauen können, so käme man zur Erkenntnis, daß ihnen eben die ganze von mir vertretene Tendenz nicht paßt. Hin und wieder ist es ein Artikel, hin und wieder eine Rede, die man kritisiert, aber Handlungen, die die I. T. F. schädigen oder die Absplitterungsbewegung fördern, sind nicht angeführt worden. In der Tat trifft aber das Gegenteil zu. Die holländischen Vertreter werden mir bestätigen müssen, daß ich nicht Absplitterungen betreibe, sondern zusammenführe. Ich brauche nur darauf zu verweisen, daß gerade die Abgesplitterten in Holland die von mir dort herausgegebene Zeitung am meisten bekämpfen.

Die von Scheffel verlesene Erklärung sagt eingangs, daß es für die I. T. F. unerträglich ist, und daß es ihr Ansehen in der internationalen Arbeiterbewegung schädigt, wenn derartige Debatten über meine Person kein Ende nehmen. Tatsächlich ist es ein ausgerechneter Skandal, daß ein Kongreß, der ein Bild der Einheit, der Geschlossenheit und der Kraft wie dieser ist, sich mit derartigen Stänkeereien und Schweinereien beschäftigen muß. Auch ich meine, daß dies ein Ende nehmen muß, mit oder ohne Fimmen. Diese Beschuldigungen kommen genau besehen nicht von unsern eigenen Organisationen, sondern werden von außen hineingetragen. Es ist nicht ganz unrichtig, wenn Bidegaray erklärte, daß sich der Generalrat oft mit diesen Dingen zu beschäftigen hatte, aber in 8 von 10 Fällen war es Bidegaray selbst, der sie zur Sprache brachte und eine Diskussion herbeiführte. Bidegaray hat meine Bemerkung, daß er hierbei gar nicht im Namen der französischen Organisationen spreche, bestritten. Demgegenüber kann ich mitteilen, daß Bidegaray in einer Sitzung erklärte, er sei beauftragt, die Sache der Verlagsgründung in Belgien im Generalrat zur Sprache zu bringen. Ich fragte, wer die Auftraggeber seien und er antwortete mir: die Organisationen von Vignaud und Ehlers. Als ich Vignaud deswegen befragte, sagte er mir, daß er hiervon nichts wisse. Wer also Bidegaray den Auftrag erteilt hat, kann ich nur vermuten. In der letzten Sitzung des Generalrats bemängelte Bidegaray meine Haltung auf dem Balkan. Ich fragte ihn, wer ihm die Information gegeben hätte, worauf ich hörte, daß diese von der Liga der Menschenrechte und Mertens

stammten. In diesem Falle konnte ich darauf verweisen, daß Sassenbach ganz anders lautende Erklärungen abgegeben hatte.

Man hat auf dem Kongreß darauf verwiesen, daß ich der Organisation Schwierigkeiten bereite. Die Organisation hat aber auch allerhand Vorteile von meiner Propaganda. Es gibt viele, die durch meine Tätigkeit gewonnen werden. Wenn Sie sich darüber empören, daß ich das Ansehen der I. T. F. schädige, dann frage ich, wo war die Entrüstung, als ein Sekretär des I. G. B. in einem holländischen bürgerlichen Blatt zur Zeit des englischen Generalstreiks schrieb, daß das, was die I. T. F. und Fimmen tun, nur Bluff sei. Da hat niemand protestiert. (Zuruf Moltmaker-Holland: Jawohl!)

Ich denke in vielen Dingen anders über die Möglichkeiten und Wege, die die Arbeiterbewegung zu gehen hat. Ich verteidige immer die I. T. F. und fordere auf, das Gegenteil zu beweisen. Ich stehe zur I. T. F. und für mich besteht keine andere Internationale und keine andere Organisation. Ich beanspruche nur das Recht, meine Meinung auszudrücken. Das habe ich auch in Hamburg gefordert.

Moltmaker hat behauptet, ich hätte nach meiner Rückkehr von Moskau da und dort geschrieben und mir hierbei angemäht, alles zu wissen, was in Rußland geschieht und nicht geschieht. Ich hatte Auftrag, für ein Amsterdamer sozialdemokratisches Blatt Reiseberichte zu schreiben, als ich aber zurückkam, wies man mich ab. Erst vor drei oder vier Monaten habe ich in dem holländischen Einheitsblatt etwas über die Reise geschrieben. Ich frage Moltmaker, wo anders ich etwas publiziert habe.

Die von Scheffel verlesene Erklärung erweckte in mir anfänglich den Eindruck, daß es sich um ein Mißtrauensvotum handle. Ich habe auch jetzt noch die Auffassung, daß sie einem Mißtrauensvotum näher kommt als einem Vertrauensvotum. Ich bin aber bereit, diese Erklärung anzunehmen, aber nur unter der Bedingung, daß der Generalrat sich nicht auf die Mitteilung seiner Schlußfolgerungen beschränke, sondern auch aufzeige, wo die wirklichen Urheber dieser Debatten zu suchen sind. Ich bin darüber im klaren, wo solche Beschuldigungen angerührt werden. Es war beispielsweise Mertens, der Sekretär der belgischen Gewerkschaftszentrale, der behauptet hat, daß ich den I. G. B. finanziell ruiniert habe. Eine Erwiderung von mir hat Mertens aber nicht zur Publikation zugelassen. Auch das belgische Organ „Le Peuple“ hat die Aufnahme verweigert. So laufen viele Gerüchte über mich in der Welt herum, gegen die ich wehrlos bin. Nur das eine will ich noch hierzu sagen: Fimmen ist seit drei Jahren vom I. G. B. weg, und jetzt ist derselbe I. G. B. finanziell wieder auf dem Hund und in Schulden verstrickt.

Ich wiederhole: Ich betrachte die Erklärung nicht als ein Vertrauensvotum, eher als das Gegenteil. Ich akzeptiere sie aber unter der Bedingung, daß der Bericht des Generalrats nichts verschweigt.

Vignaud (Frankreich): Da Fimmen sich auf mich berufen hat, muß ich eine Erklärung abgeben: es stimmt, daß ich Fimmen auf seine in

Amsterdam an mich gerichtete Frage, ob ich Bidegaray einen Auftrag erteilt habe, mit nein erwiderte. Ich war hierbei das Opfer eines Mißverständnisses. Fimmen hatte mir damals nicht genau gesagt, um was es sich handelt. Jedenfalls bin ich mit Bidegaray stets vollständig einverstanden.

Cramp (Vorsitzender): Wir haben gehört, daß Fimmen sich mit der Erklärung abfindet. Ich bringe diese daher zur Abstimmung.

Die Abstimmung ergibt Annahme der Erklärung. Die französischen Delegierten üben Stimmenthaltung, während die belgischen Eisenbahnerdelegierten dagegen stimmen.

Cramp (fortfahrend): Ich stelle fest, daß Edo Fimmen und N. Nathans als Sekretäre gewählt sind.

Moltmaker (Holland): Ich habe folgende Bemerkung zu machen: Auf die Ausführungen Fimmens gehe ich nicht ein. Im Generalrat werde ich die Beweise für die erhobenen Anklagen vorbringen. Fimmen hat gesagt, daß wir im Auftrag von andern handeln. Fimmen verdächtigt damit unsern Charakter. Ich wünsche, daß Fimmen dies zurücknimmt.

Lindley (Schweden): Im Namen der skandinavischen Organisationen habe ich die Erklärung abzugeben, daß sich diese dahingehend geeinigt haben, daß *Ch. Pedersen als stellvertretendes Mitglied des Generalrats* vorzuschlagen ist. Eine Abstimmung würde sich somit erübrigen.

Cramp (Vorsitzender): Zur Behandlung steht nun *Antrag 1 der Kongreßvorlage*.

Döring übernimmt den Vorsitz.

Beiträge.

Guinhard (Frankreich): Wir haben die Frage der *Beiträge* zur I. T. F. schon in Hamburg aufgeworfen, da nach unserer Meinung die Festsetzung der Beiträge nicht dem französischen Beitragssystem entspricht. Wir erklärten damals schon, daß der Fortbestand der jetzigen Regelung dazu führt, daß die französischen Organisationen entweder keine Beiträge an die I. T. F. entrichten können, oder daß sie gezwungen werden, ihre eigene Propaganda einzuschränken. Infolge des Verfalles der französischen Währung haben sich diese Zustände jetzt noch verschlimmert. Entgegen unserm Vorschlag, die Beiträge auf Grund der Löhne festzusetzen, ist in Hamburg beschlossen worden, 6 holländische Cents pro Mitglied und Jahr zu erheben. Das würde dazu führen, daß wir heute Frs. 13 560 an die I. T. F. entrichten müßten für 15 000 Mitglieder, was gegenüber 1919 einen Mehrbetrag von 12 060 Franken ausmacht. Wir müssen die Beiträge zur I. T. F. so regeln, daß den verschiedenen Währungen

Rechnung getragen wird. Im Verhältnis zu dem, was die Organisationen der Länder mit hoher Valuta zu entrichten haben, sind die von den französischen Organisationen geforderten Beiträge zu hoch. Am besten wäre es, wenn der Kongreß den Generalrat beauftragte, die Beiträge für jedes Jahr neu festzusetzen. Ich bin daher beauftragt, dem Kongreß im Namen der französischen Delegationen folgende Resolution zur Annahme vorzulegen :

„Der Kongreß beauftragt den Generalrat, jedes Jahr für die Länder mit entwerteter Valuta die Beiträge aufs neue festzusetzen, wobei der Koeffizient des üblichen Stundenlohnes von 1914 und in dem der Festsetzung vorausgehenden Jahre zur Grundlage zu nehmen ist. Dieser Koeffizient ist auf den Beitrag von 1914 anzuwenden, der auf 10 Centimes pro Mitglied und Jahr festgesetzt war. Zu diesem Zwecke werden die Landeszentralen in loyaler Weise den Koeffizienten mitteilen, der zum Ausgangspunkt für die Festsetzung der Beiträge zu nehmen ist.“

Nathans (Sekretär): Im Namen der Organisationen des Balkans habe ich zu der von Guinchard angeschnittenen Frage folgende Erklärung abzugeben:

„Die Balkanländer haben eine sehr schlechte Valuta, haben aber dennoch von der Stellung eines Antrags auf Verminderung der Beiträge abgesehen, obwohl sie, weil alle Organisationen erst neu aufgebaut werden müssen, sehr viel Ausgaben für die Agitation haben. Wird der Antrag der französischen Transportarbeiterorganisation angenommen, so kann die I. T. F. keinen Kassenvoranschlag machen, die Beiträge werden unregelmäßig hereinkommen und die I. T. F. wird auf diese Weise genötigt, statt ihre Tätigkeit zu vergrößern, ihren Wirkungskreis und ihre Propaganda zu vermindern, um mit den einlaufenden Beiträgen auskommen zu können. Die Organisationen des Balkans beantragen daher, die jetzige Beitragspraxis und Beitragshöhe beizubehalten und in besonders schweren Fällen (größere Streiks, Aktionen und dergl.) soll die I. T. F. einer Mitgliederorganisation die Beiträge stunden können.“

Soweit die Erklärung der Balkanorganisationen. Das Büro tritt dieser Erklärung bei. Die neue Beitragserhebung hat eine gesunde Basis für die I. T. F. geschaffen. Es gereicht den französischen Organisationen und ihrem Vertreter im Generalrat zur Ehre, daß sie trotz ihrer Schwierigkeiten die Beiträge mit einer einzigen Ausnahme entrichtet haben und daß Bidegaray selbst darauf bestanden hat, daß die Franzosen dieselben Beiträge zu entrichten haben wie die anderen Organisationen. Wir wissen, daß die Verhältnisse dies für die Franzosen schwierig machen. Das darf aber keine Veranlassung sein, die jetzige Beitragsregelung zu ändern. Wenn eine Organisation in große Schwierigkeiten kommt, dann besteht noch immer die Möglichkeit, die Beiträge zu erlassen. Die Franzosen müssen ihre eigenen Beiträge erhöhen. Sie erheben den niedrigsten Beitrag der ganzen Welt. Man nehme sich ein Vorbild an den deutschen Organisationen, die mit noch ungleich größeren Schwierig-

keiten zu kämpfen hatten und doch ihren Beitragsverpflichtungen restlos nachgekommen sind. Ich bitte den Kongreß, den französischen Antrag abzulehnen.

Döring (Vorsitzender): Ich bringe den französischen Antrag zur Abstimmung.

Der Kongreß lehnt den Antrag auf Änderung des Beitragsystems ab. Die französischen und belgischen Delegationen stimmen für den Antrag.

Döring (fortfahrend): Zur Behandlung kommt nunmehr *Antrag 2* betreffend

Unterstützungsverfahren.

Lindley (Schweden): Die I. T. F. hat seit ihrer Wiedererrichtung nach dem Krieg einen bewundernswerten Aufstieg zu verzeichnen, was in großem Maße den wachsenden energischen Bemühungen ihrer Funktionäre und des Personalstabes der I. T. F. zuzuschreiben ist. Aber keine noch so große Energie könnte sich als hinreichend erweisen, eine derartige Organisation zusammenzuhalten, wenn sie nicht auch praktischen Nutzen hätte. Bisher haben wir uns darauf konzentriert, wertvolle und brauchbare Informationen über die Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Ländern zu vermitteln und die Organisationen zusammenzuführen zwecks Besprechung der praktischen Maßnahmen, um bestehende schlechte Bestimmungen zu ändern und zu verbessern. Das wird wohl auch in der nächsten Zukunft die Aufgabe sein, der sich die I. T. F. besonders zuzuwenden hat. Aber wiederholt haben wir erfahren müssen, daß sich die angestrebte Verbesserung der Arbeitsbedingungen nicht ohne harten Kampf erreichen läßt und kein harter Kampf kann geführt werden mit Menschen, die auf einem tiefen wirtschaftlichen Niveau stehen. Wohlverstanden: Ich spreche von Kampf und nicht von Theater-Revolten. Wir sehen denn, daß wir sehr rasch an den Grenzen unseres Einflusses stehen. Wir können solchen Organisationen wohl mit Rat beistehen, aber sind nicht in der Lage, ihnen auch finanzielle Hilfe zu gewähren. Jedermann wird zugeben müssen, daß dieser Zustand unbefriedigend ist. Nach meiner Auffassung ist es darum nötig, hier Abhilfe zu schaffen. Schon vor 15 oder 20 Jahren habe ich aus denselben Erwägungen dafür plädiert, daß die Gewährung internationaler Hilfe obligatorisch gemacht werden soll. Ein erster Schritt hierzu wäre nun, die Mitgliederorganisationen aufzufordern, einen Extrabeitrag von ihren Mitgliedern zu internationalen Unterstützungszwecken zu erheben, und zwar hätte dieser Extrabeitrag aus mindestens einem halben Stundenlohn zu bestehen.

Vielleicht wird man da und dort in diesem Vorschlag einen Eingriff in die internen Angelegenheiten der Organisation sehen. Ich halte solche Bedenken für unbegründet. Haben wir einmal diesen ersten Schritt getan, dann können wir einen Schritt weiter gehen und ein

System aufbauen, das uns in den Stand setzt, einander bei großen und langen Kämpfen zu helfen. Ich gebe mir Rechenschaft darüber, daß dieses Programm nicht mit einem Schlag verwirklicht werden kann. Ich würde daher die Annahme unseres Vorschlages als eine Empfehlung an die angeschlossenen Organisationen betrachten, dessen Verwirklichung anzustreben. Ich bitte daher, dem Antrag des Schwedischen Transportarbeiterbundes die Zustimmung zu geben.

Döring (Vorsitzender): Ich bin der Meinung, daß der Kongreß nicht befugt ist, über eine solche Frage Beschluß zu fassen. Auch die Organisationen der Balkanstaaten haben sich für die Errichtung eines Unterstützungsfonds ausgesprochen. Ich schlage darum vor, die Frage dem Generalrat zur weiteren Behandlung zu überweisen.

In der Abstimmung tritt der Kongreß dem Vorschlag des Vorsitzenden bei, den Antrag 2 dem Generalrat zu überweisen.

Döring (fortfahrend): Wir kommen nunmehr zum *Antrag Nr. 3* betr. die

Errichtung eines Solidaritätsfonds.

Die Vertreter der antragstellenden Organisation (Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik) haben auf eine nähere Begründung verzichtet und selbst die Überweisung an den Generalrat angeregt.

Der Kongreß spricht sich für Überweisung an den Generalrat aus.

Döring (Vorsitzender): Antrag 4 betr. Gründung einer Seeleute- und Schiffer-Sektion ist durch die gefaßten Beschlüsse der Seeleutekonferenz und der Binnenschifferkonferenz erledigt. Wir können daher direkt zu Antrag 5 des italienischen Sindacato Trasporti Secondari übergehen, der eine neue Einteilung der Transportarbeitergruppen vorschlägt. Ich bitte, diesen Antrag dem Generalrat zu überweisen. (Der Kongreß stimmt diesem Vorschlag zu.)

Döring (fortfahrend): Seitens der Konferenz der Balkanorganisationen und der italienischen Delegation ist dem Büro eine Erklärung übergeben worden. Die Verfasser haben sich damit einverstanden erklärt, daß von einer Verlesung auf dem Kongreß Abstand genommen wird und die Erklärung dem Protokoll beigefügt wird. Ich bitte den Kongreß, hierzu die Zustimmung zu geben. (Der Kongreß stimmt zu.)

Ich stelle nunmehr den Antrag 6 des Belgischen Eisenbahnerverbandes betr. den

Achtstundentag

zur Diskussion.

Paulis (Belgien): Angesichts der vorgeschrittenen Zeit muß ich mir eine eingehende Begründung unseres Antrages versagen. Ich

bin jedoch von meiner Organisation aufgefordert worden, mit Nachdruck auf die *uneingeschränkte* Ratifizierung der von der Internationalen Arbeitskonferenz in Washington angenommenen Arbeitszeitkonvention anzudringen. Wir sind der Auffassung, daß die Interpretation, die die Arbeitsministerkonferenz in London formuliert hat, mit dem wahren Geist der Washingtoner Konvention in Widerspruch steht und deren Bestimmungen abschwächt und einschränkt. Mit Hilfe der Gewerkschaftszentrale in Belgien ist es uns gelungen, von der belgischen Regierung die Ratifizierung durchzusetzen, aber dieser Erfolg könnte gefährdet werden, wenn die Länder um Belgien herum nicht gleiche Schritte unternehmen und dort die Reaktion triumphiert. Der Generalrat hätte sich bei seinen Maßnahmen unserer Resolution als Richtlinie zu bedienen. Bei den Mitgliederorganisationen muß darauf angedrungen werden, daß sie in dieser Frage mehr tun als bisher geschehen ist.

Döring (Vorsitzender): Der Antrag betrifft eine selbstverständliche Forderung, über die hier keinerlei Meinungsverschiedenheit besteht. Die belgischen Genossen haben eine außerordentliche Tätigkeit zugunsten der Ratifizierung der Washingtoner Konvention entfaltet. Sie wünschen, daß die anderen Transportarbeiterorganisationen ihrem Beispiel folgen und ebenfalls trachten, die Ratifizierung zu beschleunigen. Wir können diesem Wunsche nur zustimmen.

Die Abstimmung ergibt die Annahme des Antrags.

Döring (Vorsitzender): Die ferner noch zu behandelnden *Anträge Nr. 7* betr.

Koalitionsfreiheit und Internationales Arbeitsamt,

und *Nr. 8*

Vereinheitlichung der Arbeits- und Rechtsverhältnisse des Personals aller öffentlichen Transportanstalten

können zusammengefaßt werden. Ehe ich hierzu dem italienischen Vertreter das Wort erteile, möchte ich dem Kongreß die Mitteilung machen, daß der Generalrat der I. T. F. beschlossen hat, die italienischen Transportarbeiter nach ganzen Kräften zu unterstützen. Wir haben versucht, in Italien ein spezielles Sekretariat zu errichten, das auch ein eigenes Organ für Italien herausgibt.

Sardelli, Italien. (Der Kongreß begrüßt den Redner mit einer eindrucksvollen Ovation): Ich hätte sehr gewünscht, daß der Kongreß die von uns gestellten Anträge und namentlich den Antrag 7 eingehender behandelt hätte als es nun noch möglich ist. Die Zeit ist zu weit vorgeschritten, um die Anträge noch mit der Vollständigkeit begründen zu können, die ihrer Bedeutung entspricht. Ich kann daher nur mit kurzen Strichen skizzieren, wie wir die Dinge sehen. Sie

wissen, daß die Arbeitskonferenz in Genf im Jahre 1927 die Frage des Koalitionsrechtes behandeln soll. Die I. T. F. wird sich dort auf einen harten Kampf vorbereiten müssen, und zwar auf einen Kampf, der nicht nur einen wirtschaftlichen, sondern auch in eminentem Maße einen politischen Charakter tragen wird. Ich habe mit Interesse die Rede des deutschen Kameraden über das Schicksal der deutschen Eisenbahner gehört. Es war daraus zu entnehmen, daß deren Lage heute schlechter ist als in der Vorkriegszeit und daß dies nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, daß Deutschland hohe Kriegsschulden aufgebürdet sind, die nun zu einem großen Teile wieder auf die deutschen Eisenbahner abgewälzt wurden. Weigert sich die Arbeiterschaft aber, sich zum Träger der Kriegskosten zu machen, dann mobilisiert man den Faschismus. Diese Zusammenhänge hätten hier näher betrachtet werden müssen; leider ist das jetzt nicht mehr möglich. Wichtig ist aber, daß die Gewerkschaftsbewegung begreift, daß sie zu dem bevorstehenden Kampf gerüstet sein muß.

Ich gehöre zu dem Kongreßtisch, der gegen den Willen der Arbeiter unbesetzt ist, weil ihnen das freie Koalitionsrecht und dessen Ausübung von der Regierung verwehrt wird. Ich vertrete darum jene Arbeiter, für die die Sicherung des Koalitionsrechtes von größter Bedeutung ist. In deren Namen ist es auch, daß ich den Kongreß bitte, die vorgelegten Resolutionen anzunehmen und sie dem Generalkonferenzrat zu überweisen, damit er die für 1927 notwendigen Vorbereitungen trifft. Zwei große Tendenzen prallen aufeinander: die Bourgeoisie will die Beschlüsse der Internationalen Arbeitskonferenzen in der Richtung von Versailles revidieren, während die Arbeiterschaft die Erfüllung dessen verlangt, was in Washington versprochen worden ist.

Zum Schluß fällt mir noch die Pflicht zu, euch für die praktische internationale Solidarität zu danken, die ihr dem italienischen Proletariat gegenüber in seinen schweren Stunden erweist. Ich darf euch die Versicherung geben, daß die Arbeiterklasse Italiens die ihr dargebrachte Hilfe nimmermehr vergessen und durch ihre Hingebung und Standhaftigkeit beweisen wird, daß sie ihre Pflichten internationaler Solidarität zu begreifen und zu erfüllen weiß.

Cramp übernimmt den Vorsitz wieder.

Cramp (Vorsitzender): Ich bringe die beiden Resolutionen zur Abstimmung. Ich zweifle nicht daran, daß der Kongreß diese mit Einmütigkeit annehmen wird.

Der Kongreß stimmt den Anträgen 7 und 8 durch Akklamation zu.

Cramp (fortfahrend): Das Exekutivkomitee hat beschlossen, dem Kongreß einige

Änderungen in den Satzungen der I. T. F.

vorzuschlagen.

Nathans (Sekretär): Es handelt sich bei dem Vorschlag ausnahmslos um Änderungen rein formeller Art. Durch Annahme der neuen Texte würden die Satzungen besser in Übereinstimmung gebracht werden mit den seit Jahren wirklich bestehenden Zuständen. Das Exekutivkomitee schlägt die Vornahme folgender Änderungen vor:

XI.

Jetziger Wortlaut: Von den angeschlossenen Organisationen wird zur Bestreitung der notwendigen Ausgaben der I. T. F. ein Beitrag erhoben, berechnet nach der durchschnittlichen Mitgliederzahl des Vorjahres.

Beantragte Abänderung: . . . , berechnet nach dem Mitgliederstand am Anfang des Jahres.

XIV.

Jetziger Wortlaut: Der Empfang der Beiträge ist in dem vierteljährlich erscheinenden Organ der I. T. F. zu quittieren, während über die Einnahmen und Ausgaben der I. T. F. halbjährlich eine Abrechnung zu geben ist.

Beantragte Abänderung: Der Empfang der Beiträge ist in der Zeitung zu quittieren.

XXIII.

Jetziger Wortlaut: Der Generalrat setzt sich aus zehn Mitgliedern zusammen, die von dem internationalen Kongresse gewählt werden und zwar in der Weise, daß die verschiedenen Länder und die nachbenannten Gruppen nach Möglichkeit in ihm vertreten sind.

Beantragte Abänderung: Der Generalrat setzt sich aus elf Mitgliedern zusammen, die von dem . . .

Zusatz: Die Sekretäre haben von Amts wegen Sitz und Stimme.

XXXI.

Jetziger Wortlaut: Das Exekutivkomitee setzt sich aus fünf Mitgliedern zusammen. Sie werden von dem internationalen Kongreß gewählt und sind Mitglieder des Generalrates. Bei ihrer Wahl ist darauf zu achten, daß die angeschlossenen Länder und ihre Organisationsauffassungen in zweckmäßiger Weise ihre Vertretung finden.

Falls ein Mitglied des Exekutivkomitees verhindert sein sollte, wird sein Stellvertreter in dem Generalrate statt seiner der Sitzung beiwohnen.

Beantragter Zusatz: Der Generalsekretär hat von Amts wegen Sitz und Stimme.

XXXV.

Wortlaut: Das Organ der I. T. F. heißt „Der Internationale Transportarbeiter“. Es erscheint in deutscher, englischer und französischer Sprache.

Antrag: Dieser Paragraph soll gestrichen werden.

Wortlaut: „Der Internationale Transportarbeiter“ dient nachfolgenden Zwecken:

- a) der Propagierung der Prinzipien und der Taktik der I. T. F.;
- b) der Diskussion wichtiger Fragen, Aktionen und Berichte, welche die Interessen der Transportarbeiter und der Arbeiterklasse im allgemeinen berühren.

Beantragte Abänderung: Die Zeitung dient nachfolgenden Zwecken: . . .

Cramp (Vorsitzender): Widerspruch erfolgt nicht, sodaß die vorgeschlagenen Änderungen als beschlossen zu betrachten sind.

Sitz der I. T. F.

Cramp (Vorsitzender): Zu diesem Tagesordnungspunkt liegt kein Antrag vor. Der Sitz bleibt somit wie bisher in Amsterdam. — Wir kommen nunmehr zum letzten noch unerledigten Tagesordnungspunkt:

Wahl des nächsten Kongreßortes.

Hierzu sind drei Vorschläge eingebracht worden. Die schwedischen Organisationen schlagen *Stockholm*, die tschechischen Organisationen *Prag* und die französischen Organisationen eine Stadt in *Italien* vor.

Lindley (Schweden): Ich möchte dem Kongreß dringend empfehlen, sich dem Vorschlag der schwedischen Organisationen anzuschließen. Diese würden es als eine ehrenvolle Aufgabe betrachten, die Delegierten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation empfangen zu können. Überdies hätte Stockholm auch deswegen einen Anspruch auf Bevorzugung gegenüber anderen Vorschlägen, weil es eigentlich an der Reihe ist. Ich erinnere daran, daß nach dem letzten Kongreß in Paris auch Stockholm zum Kongreßort der I. T. F. bestimmt worden ist. Der Vorschlag der Tschechen kommt schon deswegen nicht in Frage, weil dem Büro vorher kein entsprechender Antrag unterbreitet worden war.

Sardelli (Italien): Der Vorschlag der französischen Organisationen ehrt die italienische Arbeiterklasse. Wir können aber nicht voraussagen, ob die Abhaltung eines internationalen Kongresses der I. T. F. in zwei Jahren in Italien praktisch möglich ist.

Jarrigion (Frankreich): Ich hatte Italien vorgeschlagen in der Hoffnung, daß die weitere Entwicklung dies erlauben wird. Auf Grund der Erklärung von Sardelli würde ich beantragen, die endgültige Entscheidung dem Generalrat zu überlassen.

Lindley (Schweden): Ich bitte den Kongreß schon jetzt eine Entscheidung zu treffen und sich für Stockholm auszusprechen. Wie

die Kollegen wissen, macht die Arrangierung des Kongresses große Vorbereitungen notwendig.

Cramp (Vorsitzender): Es liegen also zwei Anträge vor. Die schwedischen Organisationen schlagen Stockholm vor, während die Franzosen beantragen, die Entscheidung dem Generalrat zu überlassen. Ich lasse darüber abstimmen.

Die Abstimmung ergibt eine Mehrheit für Stockholm.

Cramp (Vorsitzender): Wir stehen nunmehr am Ende unserer Arbeiten. Ehe ich den Kongreß schließe, habe ich den Delegierten noch mitzuteilen, daß die Absicht bestanden hatte, im Laufe des Tages einen Kranz auf dem Friedhof Père-Lachaise für die Kommune-kämpfer an der Föderiertenmauer niederzulegen. Da es hierzu jetzt zu spät geworden ist, wird die Kranzniederlegung morgen vormittag erfolgen. Ich bitte die Delegierten, die erst im Laufe des morgigen Tages abreisen, sich hieran zu beteiligen.

Im Namen des Generalrats danke ich den französischen Kameraden für die ausgezeichnete und herzliche Aufnahme, die sie den Delegierten bereitet haben. Ich bin sicher, daß die Delegierten die besten Erinnerungen von ihrem Aufenthalt in Paris mit nach Hause nehmen werden. Der Kongreß hat nützliche und wertvolle Arbeit geleistet, und ich darf sagen, daß wir auf einen guten Kongreß zurückblicken können, der die I. T. F. und die Interessen ihrer Mitglieder gefördert hat.

Allen, die hierzu mitgewirkt haben, rufe ich den Dank des Generalrats zu. — Es lebe die I. T. F.!

(Die Delegierten stimmen die Internationale an, nach deren Absingen der Vorsitzende den Kongreß für geschlossen erklärt.)

Bericht

über die am Dienstag, dem 14. September 1926 in Paris
abgehaltene Internationale Seeleutekonferenz der I. T. F.

Beginn nachmittags 3 Uhr.

Henson (England) übernimmt als Mitglied des Generalrats den Vorsitz und erklärt die Sitzung für eröffnet.

Shinwell (England): Zur Geschäftsordnung stelle ich die Frage, wieso Kollege Henson, dessen Organisation soviel ich weiß aus der I. T. F. ausgetreten ist, den Vorsitz übernommen hat. Ich bemerke indes ausdrücklich, daß sich dieser Einwand nicht gegen die Person des Kollegen Henson richtet.

Fimmen (Sekretär): Nach den Satzungen der I. T. F. sind alle Sonderkonferenzen unter der Leitung des Generalrats abzuhalten. Mit Rücksicht darauf, daß Henson einer der im Generalrat sitzenden Seeleute-Vertreter ist, wurde er zum Vorsitzenden bestimmt. Er ist Mitglied des Rats als gemeinsam von allen englischen angeschlossenen Organisationen gewählter Vertreter und fungiert hier nicht als Vertreter des Landesverbandes der Seeleute und Heizer (National Sailors' and Firemen's Union).

Nachdem die National Sailors' and Firemen's Union ihren Austritt aus der I. T. F. erklärt hatte, schrieb Henson den verschiedenen englischen Organisationen, die er vertrat und fragte sie, wie sein Verhältnis zur I. T. F. nun sei, worauf sie sich offenbar für sein Verbleiben im Generalrat ausgesprochen haben.

Chapelle (Belgien): Es überraschte mich, bei meiner Ankunft zu hören, daß Henson anwesend ist, ich bin aber mit der abgegebenen Erklärung zufriedengestellt. Ich habe vor Henson die größte Hochachtung und ich bedaure, daß er seinen Posten als stellvertretender Sekretär der englischen National Sailors' and Firemen's Union aufgegeben hat, denn ich hoffte, er werde evtl. Havelock Wilson's Platz einnehmen. Nach meiner Auffassung ist die National Sailors' and Firemen's Union aus der I. T. F. ausgetreten, nicht etwa weil sie etwas gegen die I. T. F., sondern weil sie etwas gegen Fimmen einzuwenden hat.

Shinwell zur Geschäftsordnung: Kann die Frage der National Sailors' and Firemen's Union hier diskutiert werden?

Henson (Vorsitzender): Mir scheint eine freie Aussprache hierüber das Beste.

Chapelle (fortfahrend): Es muß ein Ausweg gefunden werden, weshalb ich die Ernennung eines Ausschusses vorschlage, der mit der Behandlung der ganzen Angelegenheit betraut werden und insbesondere eine Unterredung mit Havelock Wilson hierüber herbeiführen soll. Dem Ausschuß könnten am besten Cramp, Köhler und ich selbst angehören. Nach Prüfung der ganzen Frage soll der Ausschuß mit Vorschlägen und Empfehlungen an den Generalrat herantreten.

Mahlman (Belgien): Anlaß zu dieser Diskussion gab die Frage bezüglich der Stellung unseres Vorsitzenden; ich glaube daher, daß diese zunächst behandelt werden sollte.

Köhler (Deutschland): Wenn Henson Mitglied des Generalrats ist, hat die Konferenz kein Recht, wegen seiner Anwesenheit Kritik zu üben, weshalb ich beantrage, die Diskussion über diesen Gegenstand zu schließen.

Shinwell: (England): Dies gehört nicht hierher. Es dreht sich darum, ob jemand Mitglied des Generalrats sein kann, wenn seine Organisation der I. T. F. nicht angeschlossen ist. Eine Fortsetzung dieser Diskussion hat indessen wenig Zweck, und ich habe deshalb nichts dagegen, wenn Kollege Henson den Vorsitz führt.

Henson: Wie Fimmen bemerkte, bin ich Vertreter aller englischen, der I. T. F. angeschlossenen Transportarbeiter-Organisationen; es ist allerdings richtig, daß ich ursprünglich von der National Sailors' and Firemen's Union entsandt worden bin. Ganz abgesehen davon handelt es sich aber bei der National Sailors' and Firemen's Union um eine der I. T. F. noch tatsächlich angeschlossene Organisation. Wenngleich sie ihre Austrittserklärung eingereicht hat, wird diese nicht vor Jahresschluß in Kraft treten, sodaß ich mein Amt hier auf jeden Fall rechtmäßig ausübe.

Punkt 20 der Anträge für den Kongreß:

Der Kampf der Seeleute für den Achtstundentag.

Henson: Vor einiger Zeit hat der Seeleute-Beirat beschlossen, die Internationale der Schiffsoffiziere und die I. T. F. sollten sich gemeinsam mit *Albert Thomas*, dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, in Verbindung setzen und von ihm verlangen, für die Aufnahme dieser Frage in die Tagesordnung der diesjährigen internationalen Arbeitskonferenz Sorge zu tragen. Der zu diesem Zweck nach Genf entsandten Abordnung erwiderte Thomas, dies sei so-

wohl im laufenden wie im nächsten Jahr rein unmöglich; sie hat ihn dann darauf hingewiesen, daß sich die Seeleute-Vertreter bei beharrlicher Weigerung, diese Frage zu diskutieren, unter Umständen von der Internationalen Arbeitskonferenz zurückziehen könnten. Zweifelsohne ist es großenteils, wenn nicht überhaupt auf diese Erklärung zurückzuführen, daß sich die Internationale Arbeitskonferenz schließlich entschloß, die Frage der Arbeitszeit an Bord auf die Tagesordnung der Konferenz in 1928 zu setzen.

Fimmen: Im Januar dieses Jahres kamen Vertreter der I. T. F.-Seeleute-Organisationen mit Vertretern der National Sailors' and Firemen's Union zusammen, um gemeinsam Pläne zur Sicherung des Achtstundentages für die Seeleute auszuarbeiten.

Die Frage soll nun 1928 in Genf diskutiert werden. Wir sind uns von vornherein darüber klar, daß Unternehmer und Regierungen die Anträge nicht unterstützen werden. Meines Erachtens muß seitens der I. T. F. eine ununterbrochene tatkräftige Propaganda-Aktion für die Verwirklichung unseres Programms geführt werden. Pflicht aller Mitgliederorganisationen ist es, die Forderung des achtstündigen Arbeitstages auf See energisch zu propagieren. Dies sollte unter Leitung der Seeleute-Sektion und des Seeleute-Beirats der I. T. F. geschehen. Die Propaganda könnte in den verschiedensten Formen getrieben werden, etwa durch Flugblätter und Massenversammlungen, um die Seeleute auf die Bedeutung der Forderung aufmerksam zu machen. Die Kosten der Aktion müßten von den angeschlossenen Verbänden getragen werden, doch der Beirat ist die zuständige Stelle, welche für die Ausarbeitung von Plänen und Richtlinien in Betracht kommt. Ich hoffe, daß man sich der Bedeutung und Tragweite einer derartigen Kampagne allgemein bewußt ist.

Köhler: Die ganze Angelegenheit rührt von der Internationalen Arbeitskonferenz von 1919 her, wo beschlossen wurde, daß die Seeleute nicht unter die Konvention über den Achtstundentag fallen. Die Konferenz in Genua beschloß die Errichtung einer Paritätischen Maritimen Kommission, doch auch diese hat zu keinen greifbaren Resultaten geführt. Scheinbar soll sich nun die 1928 abzuhaltende Internationale Arbeitskonferenz mit Seeleutefragen, einschließlich der Frage des Achtstundentages, befassen. Es hat keinen Zweck, lediglich dorthinzugehen, um diese Forderungen geltend zu machen. In der Zwischenzeit muß eine lebhafte und wirkungsvolle Propaganda dafür getrieben werden.

Im Deutschen Reichstag wird zurzeit der Entwurf eines Arbeitsschutzgesetzes beraten, der sich an die Washingtoner Konvention anlehnt. Demnach würden die Bestimmungen dieses Gesetzes auf die Seeleute keine Anwendung finden. Der Vorschlag Fimmens, Massenversammlungen zu veranstalten und Flugblätter zu verbreiten

ten, ist ausgezeichnet. Das Interesse der deutschen Seeleute konzentriert sich aber zurzeit hauptsächlich auf die Lohnfrage, weil die Reeder mit Hochdruck auf eine Kürzung der Heuer hinarbeiten; für sie steht daher diese Frage im Vordergrund. Der Achtstundentag ist für das Deckpersonal auf Schiffen mit mehr als zweitausend Tonnen bereits in Anwendung, die Reeder machen jedoch geltend, daß dieser Zustand nicht beibehalten werden könne. Ich stelle mich rückhaltlos hinter Fimmens Vorschläge.

Mahlman: Im allgemeinen war die Position der Seeleute-Vertreter auf der Genfer Konferenz nicht besonders günstig, weil, wenn gleich 38 mit dem Internationalen Arbeitsamt in Verbindung stehende Länder vertreten waren, sich das Hauptkontingent ihrer Delegierten nicht aus Seeleuten zusammensetzte. Es kann indessen mit Genugtuung gesagt werden, daß unter den Arbeiterdelegierten bestes Einvernehmen herrschte. In Genf hatte die I. T. F. zweifellos die Leitung inne, denn ihren sämtlichen Vorschlägen wurde zugestimmt und die von der I. T. F. für die Paritätische Maritime Kommission vorgeschlagenen Kandidaten wurden ausnahmslos auch gewählt. Pflicht der I. T. F. und ihrer Mitgliedsorganisationen wäre es, nicht nur eine großzügige Propaganda zu treiben, sondern auch mit guten praktischen Vorschlägen zur 1928er Konferenz zu gehen, d. h. mit Vorschlägen, die all das vorsehen, was im Bereich der Durchführbarkeit liegt. Äußerst wünschenswert ist, daß mit den Organisationen, die noch außerhalb der I. T. F. stehen, in irgend einer Weise eine Verständigung herbeigeführt wird. Es ist natürlich möglich, daß bis dahin Havelock Wilsons Organisation wieder Mitglied ist und vielleicht sind auch noch andere Verbände hinzugekommen. Mag dies nun eintreffen oder nicht, jedenfalls haben die Seeleute aller Länder, eher als jede andere Arbeiterkategorie, das Mittel in der Hand, um ihre Wünsche durchzusetzen und sich praktische, greifbare Erfolge zu sichern. Jeder Vertreter der I. T. F. in der Paritätischen Maritimen Kommission hat die Pflicht, diese Fragen im einzelnen zu prüfen.

Shinwell: Die Bedeutung dieser Fragen kann nicht hoch genug eingeschätzt werden, da sie nicht nur die Seemannsheuer allein, sondern das Arbeitsverhältnis als solches berührt. Wenn unter den Seeleuten eine ziemlich starke Erwerbslosigkeit herrscht, hat man mit Lohnforderungen keinen Erfolg. In England sind zurzeit zirka 28 Prozent aller Seeleute arbeitslos; vor dem Generalstreik waren es 22 Prozent. Diese Erwerbslosigkeit ist großenteils auf den ständigen Abbau der an Bord beschäftigten Heizer zurückzuführen. Eine derartige Tendenz macht sich gegenüber allen Mannschaftsgruppen geltend; die Reeder versuchen, in jeder Hinsicht Ersparnisse zu machen. In absehbarer Zeit können wir aber kaum mit einer wesentlichen Zunahme der Seeschifffahrt rechnen. Die einzige Lösung ist daher, die Arbeitszeit so herabzusetzen, daß alle Seeleute beschäftigt

werden können. Ich bin mit Köhlers Auffassung nicht einverstanden, daß die Lohnfrage im Vordergrund stehe, weil die Seeleute zurzeit umfangreiche Lohnbewegungen zu führen haben.

Es ist hier auch etwas über die Aussichten bei der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz bemerkt worden. Ich bin davon überzeugt, daß nicht die geringste Hoffnung besteht, unsere Gewerkschaftspolitik beibehalten zu können, wenn sie nicht mehr kämpferische Formen annimmt. Von unserer gewerkschaftlichen Taktik hängt alles ab. In England konnte die Verkürzung der Arbeitszeit für die Arbeiter an Land nicht durch Erweiterung ihrer politischen sondern durch Erweiterung ihrer wirtschaftlichen Macht erreicht werden.

Wir dürfen nicht meinen, unsere Politik hätte Erfolg, wenn wir uns mit Appellen an Politiker oder an das Internationale Arbeitsamt wenden.

Fimmen: Das tut auch niemand.

Shinwell: Fimmen bemerkt, niemand tue das. Dem widerspreche ich. Auf Seite 50 des Tätigkeitsberichtes heißt es, daß in der Frage der Einführung einer internationalen Seemannsordnung, die auch den Achtstundentag vorsieht, keine Einigung erzielt worden sei, weil sie die betreffenden Organisationen, nämlich die National Sailors' and Firemen's Union in England, der amerikanische Seemannsbund und die dänischen Organisationen der Matrosen und des Bedienungspersonals mit unserer eigenen Sektion nicht einigen konnten. Eine rührige Gewerkschaftspolitik ist Vorbedingung jedes Erfolges.

Nach meiner Ansicht sollte diese Frage viel ernster aufgefaßt werden, als dies der Fall ist. Seit Kriegsende sind die Seeleute statt hinsichtlich Arbeitszeit in den Genuß derselben Errungenschaften zu kommen wie die übrigen Arbeiter, rückwärts gegangen. Unter dem Bedienungspersonal wird teilweise 18 und 24 Stunden täglich gearbeitet. In Großbritannien werden wieder die sechsständigen Wachen eingeführt.

Gegen all das haben wir uns zu wenden, und die der I. T. F. angeschlossenen Organisationen müssen sich in erster Linie mit der ganzen Frage ernstlich befassen und versuchen, zunächst ihre eigenen Mitglieder aufzuklären. Ich schlage vor, alle angeschlossenen Organisationen aufzufordern, sich für diese Forderungen einzusetzen, ganz gleichgültig, welche Verhältnisse in der Schifffahrt bestehen und ob es den Reedern genehm ist oder nicht; und ich halte es für unsere Pflicht als Internationale, auf diejenigen Organisationen, die sich nicht zu diesen Forderungen bekennen, einen Druck auszuüben. Entweder halten wir unsere Politik für richtig oder nicht; ist ersteres der Fall, dann müssen wir auch entsprechend handeln. Tatsache ist, daß bei Verhandlungen mit den Reedern die Arbeitszeitfrage fast nie angeschnitten wird. Sie sollte bei jeder ge-

meinsamen Sitzung mit den Unternehmern aufgeworfen werden. Ich bin der Meinung, daß wir außer der Anwendung unserer gewerkschaftlichen Machtmittel weitestgehenden Gebrauch von unseren politischen Einrichtungen machen müssen. Ich hoffe, daß die Sozialdemokratische Partei Deutschlands den von Köhler erwähnten Entwurf unterstützen wird. In England sollte zweifellos auch etwas getan werden, denn bei uns spricht man bei der Behandlung der Frage des Achtsturentages lediglich von den Arbeitern an Land.

Henson: Es wurden verschiedene interessante Fragen hier vorgebracht. Was die Bemerkung Shinwells betrifft, wir sollten uns nicht allzu sehr auf unsere politische Macht verlassen, so kann ich ruhig sagen, daß dies gar nicht die Absicht der Seeleute-Sektion ist. In einer in Amsterdam abgehaltenen Sitzung sind wir zu einem Einverständnis über die Frage des Achtsturentages gekommen. Eine Kommission hat einen den Reedern vorzulegenden Entwurf ausgearbeitet, der für alle Kategorien an Bord der Schiffe die 48-Stundenwoche vorsieht. Dies hätten wir auch in Genua zuwege bringen können, wenn wir das Bedienungspersonal hätten im Stiche lassen wollen. Unsere Vorschläge sind nun reif zur Vorlage bei der Internationalen Maritimen Konferenz in 1928 und alle Organisationen stellen sich hinter sie.

In einer kurz vor dem Generalstreik in England — Mai 1926 — abgehaltenen Sitzung der Paritätischen Maritimen Kommission zu Paris bedauerte Chris Damm von der National Sailors' and Firemen's Union, daß die Reeder auf die Forderungen der Seeleute hin taub geblieben sind. Die Seeleute hätten eingesehen, daß sie in dieser Weise nichts mehr erreichen können und hätten die Angelegenheit dem Verwaltungsrat und der Konferenz in Genf überlassen. Wenn der Verwaltungsrat und die Konferenz beschließen würden, daß die Arbeitszeitfrage in 1927 nicht behandelt werden soll, würden sie weitere Anträge nicht mehr stellen, sondern ihre Forderungen in einer solchen Weise vorbringen, daß sie einfach behandelt werden müßten. Bisher hätte sowohl die Kommission als der Verwaltungsrat von einem Beschluß, wonach die Frage auf die Tagesordnung der Konferenz in 1926 zu setzen ist, Abstand genommen. Noch einmal appellierten die Seeleute an den Verwaltungsrat und die Konferenz, eine Gelegenheit zu schaffen, damit die Frage in 1927 diskutiert werden könnte. Er würde bis zur Konferenz nichts unternehmen und lediglich die Seeleute-Gewerkschaften auffordern, an der neunten Konferenz teilzunehmen und sich jeglicher Obstruktion zu enthalten. Vom Ergebnis der Konferenz hänge es jedoch ab, ob sich die Seeleute weiterhin an der Diskussion maritimer Fragen beteiligen würden oder nicht. Er persönlich bedauere, daß man an einem toten Punkte angelangt sei, die Seeleute müßten aber eine solche Haltung einnehmen, seit die Reeder jede von ihnen gestellte Forderung glatt ablehnen.

Damm machte diese Darlegungen im Namen der englischen National Sailors' and Firemen's Union und schloß mit den Worten, daß wenn wir etwas erreichen wollten, dies nur international geschehen könne. Es ist die Bemerkung gefallen, daß die I. T. F. im Namen der Seeleute aller Länder sprechen könne, und bekanntlich sitzen auch Vertreter der I. T. F. in der Paritätischen Maritimen Kommission. Wir wissen, daß die Reeder in 1928 das alte und abgedroschene Argument vorzubringen haben, daß die Zeit ungeeignet sei. Die Zeit ist nie geeignet. Einen Fortschritt in dieser Richtung können wir nur erzielen, wenn wir alle der I. T. F. angeschlossenen und nicht angeschlossenen Organisationen dazu bewegen, sich mit der Frage ernstlich zu befassen und eine energische Propaganda für die Durchsetzung der Forderung zu treiben. Die Lohnfrage sowohl als die der Arbeitsverhältnisse im allgemeinen können nur durch die Lösung der Arbeitszeitfrage ihre Erledigung finden. Ich erachte die Abhaltung einer Sitzung unter uns vor der Internationalen Arbeitskonferenz für nötig, denn wir wissen erfahrungsgemäß, daß die Arbeitgeber, wenn es soweit ist, alle möglichen technischen Einwände geltend machen werden, und deshalb müssen wir uns darauf vorbereiten. Nur in dieser Weise werden wir einheitlich vorgehen können. Ich möchte folgende Resolution zur Annahme unterbreiten:

„Die Seeleute-Sektion der I. T. F. ist der Ansicht, daß eine intensive internationale Propaganda zur Erlangung einer Regelung der Arbeitszeit auf See unter Zugrundelegung des Programms der I. T. F. unternommen werden muß und daß eine solche Propaganda mittels Versammlungen, Flugblättern usw. einzuleiten ist;

sie beauftragt das Sekretariat der I. T. F., im Einverständnis mit dem Seeleutebeirat alle zweckentsprechenden Maßnahmen zu treffen.

Ferner werden der Generalrat der I. T. F. und alle der I. T. F. angeschlossenen Organisationen ersucht, alles zu tun, um die Aktion der Seeleute zu fördern.“

Köhler: Ich halte es für durchaus unrichtig, für verschiedene Seeleute-Kategorien verschiedene Forderungen aufzustellen. Wir einigten uns in Amsterdam auf die 48-Stundenwoche für alle Mannschaften. Wir verständigten hiervon das Internationale Arbeitsamt und veröffentlichten dies auch im Mitteilungsblatt der I. T. F., und es wäre Unsinn, jetzt mit anderen Forderungen zu kommen. Die Leute würden sagen, daß wir nicht wissen, was wir wollen. In einer Konferenz zwischen der Internationalen Seeleute-Föderation und den Reedern in Brüssel im Jahre 1921 erklärten sich die Reeder bereit, zu versuchen, die 48-Stundenwoche einzuführen. Sie haben ihr Versprechen allerdings nicht gehalten und sie müssen veranlaßt werden, das zu tun. Sollte dies auf einem besonderen Schiffe aus dem einen oder anderen Gründe unmöglich sein, so ist Überarbeit selbstredend zu vergüten.

Chapelle: Ich möchte an die Vernunft appellieren. Wir müssen Fracht- und Passagierschiffe voneinander unterscheiden. Das Bedienungspersonal auf Passagierschiffen wird, selbst wenn es nur 8 Stunden zu arbeiten braucht, tatsächlich 15 und mehr arbeiten, um den Passagieren Gefälligkeiten zu erweisen und ein größeres Trinkgeld zu bekommen.

Henson: Die von Chapelle angeschnittene Frage gehört nicht hierher. Sie ist bereits auf der Konferenz in Amsterdam besprochen worden. Jedenfalls ist sein Argument ganz falsch. Ein Schiff ist ebenso als Arbeitsstätte zu betrachten wie jede Fabrik. Es gibt gar keinen Grund dafür, weshalb ein Steward eine längere Arbeitszeit haben sollte als ein anderer Seemann an Bord. Jeder glaubt, daß gerade seine Arbeit schwerer sei als die der anderen Arbeitskollegen. Jedenfalls ist beschlossen worden, dieses Programm anzuerkennen und wir haben jetzt über die Art seiner Durchführung zu beraten.

Die Resolution wurde darauf einstimmig angenommen.

Punkt 21 der Tagesordnung für den Kongreß:

Die Stellung der I. T. F. zu den Wirtschaftskämpfen der Seeleute.

Henson: Punkt 21 steht nun zur Diskussion. Dieser Antrag umfaßt ein ziemlich großes Gebiet, da er sich nicht nur auf die Löhne, Arbeitszeit usw. erstreckt, sondern auch die Zuerkennung derselben bürgerlichen Rechte anstrebt, in deren Genuß sich die Arbeiter zu Land bereits befinden.

Köhler: Die Lebenslage der Seeleute kann nur durch eine starke Gewerkschaftsbewegung verbessert werden. Die Kämpfe brauchen nicht immer in Streiks oder Aussperrungen ihren Ausgangspunkt zu finden; ihnen gleichgestellt sind die Verhandlungen mit den Unternehmern, wo oft ebenso anstrengende Arbeit erforderlich ist wie bei offenen Kämpfen. In der Geschichte der seemännischen Streikbewegungen in Deutschland sind direkte Erfolge nur selten zu verzeichnen. Seit der Zentralisierung der deutschen Seemannsbewegung hat es drei über ganz Deutschland geführte Streiks gegeben, wovon die beiden ersten von den Deck- und Maschinenraum-Mannschaften, der letzte nur von den Maschinisten erklärt wurden. Beim Streik der Maschinisten in 1920 wurden, im Gegensatz zu den vorausgegangenen Streiks, alle sich in deutschen Häfen befindlichen Schiffe stillgelegt. Wären, wie es viele Seeleute und auch in unserer Organisation tätige Angestellte wünschten, die übrigen Mannschaften in den Streik hineingezogen worden, so hätten die Seeleute der in den deutschen Häfen liegenden Schiffe diese gleichfalls verlassen müssen und wären unserer Organisation unnötigerweise zur Last gefallen, obgleich der Zweck, nämlich die Stilllegung, allein schon durch den Streik der Maschinisten erreicht worden war. Ich habe mich sogar

bei Entlassung von Seeleuten bei den Reedern beschwert und, wenn auch nicht in allen Fällen, die Wiedereinstellung der Betroffenen durchgesetzt.

Bemerkenswert ist, daß bei diesem Streik, obwohl vom ersten Tage ab kein deutsches Schiff einen deutschen Hafen verlassen hatte und vier Wochen lang gestreikt wurde, die Reeder nicht durch freien Willen, sondern nur durch Einflüsse von außen her an den Verhandlungstisch traten. Nach meinen Feststellungen machte der Streik auf sie nur geringen Eindruck, was sich später daraus erklärte, daß nur zirka 10% der gesamten deutschen Seeschifffahrt stillgelegt worden waren. Während des Streiks zeigte es sich auch, daß bei den vom ersten Tage ab streikenden Seeleuten, die zum Teil durch vorausgegangene, wochenlange Erwerbslosigkeit mürrisch waren, allmählich die Begeisterung für den Kampf abflaute und eine Wankelmütigkeit Platz griff.

Damit ist nicht gesagt, daß die ausländischen Organisationen die Schiffe stilllegen sollen; es ist lediglich erforderlich, die Seeleute an Bord eines bestreikten Schiffes vom Streik in Kenntnis zu setzen und sie aufzufordern, die Arbeit ruhen zu lassen, jedoch an Bord zu bleiben. Die ausländischen Organisationen müssen den streikenden Seeleuten tatkräftige Unterstützung angedeihen lassen; dabei entstehende finanzielle Kosten gehen zu Lasten der streikführenden Organisation. Wollen wir Seeleutegewerkschaften das Vertrauen unserer Mitglieder nicht verlieren, dann müssen wir so verfahren. Dies wird auch auf die Reeder nicht ohne Wirkung bleiben.

Erste Vorbedingung für solche internationale Aktionen ist aber, daß sich die Seeleutegewerkschaften stets enger um eine Fahne scharen. Ich bedaure daher, daß die größte Seeleuteorganisation, die englische National Sailors' and Firemen's Union, nicht mehr der I. T. F. angehört. Sollte letztere aber im Falle eines Kampfes zur Ergreifung der vorerwähnten Maßnahmen auffordern und besagte Gewerkschaft ihr in jenem Augenblick nicht angehören, so bin ich überzeugt, daß auch sie ihre Schuldigkeit tun wird, trotz aller Friedensposaunen, welche gerade jetzt von dort geblasen werden.

Der Seemann hat sich bereits darauf eingestellt, in der dargelegten Weise für die Verbesserung seiner Lebenslage zu kämpfen. Ich erwähne den deutschen Seemannsstreik in englischen Häfen 1924 und den englischen Seemannsstreik in ausländischen Häfen 1925. Sache der I. T. F. und ihrer Organisationen ist es, von vornherein durch systematisches Vorgehen eine flotte Abwicklung derartiger Kämpfe zu sichern. Sind wir willens, in dieser Weise Kämpfe für die Seeleute zu führen, so werden sie in ihrem Glauben an die Organisation bestärkt und neue Hoffnung schöpfen. Mit den alten Methoden muß aufgeräumt werden; wir können damit den Seemann nicht an die Organisation fesseln. Wir müssen uns auf etwas Neues einstellen. Nächste Aufgabe der I. T. F. ist es, mit den seemannischen Organisationen, gleichgültig ob sie angeschlossen sind oder nicht,

enge Beziehungen zu unterhalten und den Boden für künftige Kämpfe, die nicht mehr auf nationalem, sondern auf internationalem Gebiet entschieden werden müssen, zu bearbeiten und vorzubereiten.

Shinwell: Ich will diese wichtige Frage nicht von allen Gesichtspunkten aus behandeln, denn wenn ich über alles, was in den letzten zwei Jahren in Großbritannien geschehen ist, berichten wollte, brauchte ich lange Zeit. Ich werde versuchen, mich auf das Wesentliche zu beschränken. Es wird von uns verlangt, über die künftige Entwicklung der Wirtschaftskämpfe der Seeleute aller Länder zu beraten. In welcher Richtung sollte diese Entwicklung eigentlich gehen? Soll sie ihren Ausgangspunkt in häufigen Streiks und internationalen Aktionen haben, um die Macht der Reeder zu schwächen und zu zerstören oder soll sie auf Zusammenarbeit mit den Reedern beruhen? Ich stelle diese Frage, weil scheinbar die Organisationen aller Länder zurzeit diesem Problem gegenüberstehen. In Großbritannien sowohl wie in anderen Ländern bestand die Tendenz, zur Vermeidung von Störungen im Wirtschaftsleben mit den Unternehmern eine Politik der Arbeitsgemeinschaft zu treiben. Es gibt aber zwei Formen der Arbeitsgemeinschaft. Bei der einen Form wird auf jegliche Art von Streiks verzichtet und lediglich danach gestrebt, möglichst viel Konzessionen auf dem Verhandlungswege zu erlangen, bei der anderen wird ebenfalls auf die Erlangung einer Vereinbarung mit den Arbeitgebern abgezielt, doch mittels des Mitbestimmungsrechtes, das der Arbeiterklasse durch ihre Organisationen zusteht. Wir werden uns in den nächsten Jahren diesen Problemen gegenübergestellt sehen, und zwar nicht nur die Seeleute, sondern alle Arbeiterkategorien. Das Problem ist in anderen Ländern möglicherweise nicht dasselbe, jedoch der offensichtlichen Abneigung vor Streiks und der Bereitwilligkeit zur Annahme des Schlichtungsverfahrens nach zu schließen besteht eine solche Tendenz.

Wir müssen bedenken, daß wir in Großbritannien zeitweise eine Art Arbeitsgemeinschaft — und wie ich glaube, eine schlechte — hatten und die I. T. F. sollte sich deshalb mit dieser Tatsache ernstlich befassen. Vorbedingung für einen Erfolg bei unserem Streben nach Hebung der Lebenslage der Seeleute ist zunächst eine straffe Organisierung der Seeleute selbst. Dies gilt sogar hinsichtlich der Arbeitsgemeinschaft, denn wenn man gut organisiert ist, können dem Unternehmertum viele wichtige Zugeständnisse abgerungen werden.

Es ist zwecklos, über unsere Forderungen — 48-Stundenwoche, Lohnerhöhungen, bessere Verpflegung usw. — zu sprechen, solange nicht die Frage der Organisation erledigt ist. Die Seeleuteabteilung ist die schwächste Stelle der I. T. F. An Hand des Tätigkeitsberichtes konnte ich feststellen, daß die Zahl der der I. T. F. angeschlossenen Seeleute äußerst gering ist. Darauf wird es auch zurückzuführen sein, daß heute von verschiedenen Seiten verlangt wurde, es müsse

versucht werden, die National Sailors' and Firemen's Union wieder hereinzubringen. Es ist richtig, daß die Seeleute sowohl national wie international schlecht organisiert sind. Dies trifft indessen nicht nur auf Großbritannien, sondern auch auf den Kontinent zu. In Großbritannien haben wir zwei Organisationen; die eine ist eine finanziell starke Organisation, aber zahlenmäßig nicht so stark wie viele Leute annehmen; die andere ist numerisch wie finanziell unbedeutend. Die I. T. F. muß sich dessen eingedenk sein, daß ihre Ziele und Forderungen keinerlei Bedeutung haben, solange sie nicht in der Lage ist, den inneren Streit unter den Organisationen der verschiedenen Länder beizulegen. Wenn Landesorganisationen miteinander streiten, kann die internationale Organisation niemals stark und in der Lage sein, die von ihr geforderten Verbesserungen auch durchzusetzen. Die Frage in Großbritannien ist in der I. T. F. nicht offen diskutiert worden. Ich will indessen keine Personen nennen. Die National Sailors' and Firemen's Union treibt nicht deshalb eine schlechte Politik, weil Havelock Wilson ein Diktator ist. Ein Mann allein kann die Aufsitzstange nicht für immer in Beschlag nehmen; er ist nicht in der Lage, einer Exekutive, einem Kongreß oder einer Mitgliedschaft von 20 000 Leuten seinen Stempel aufzudrücken. Bei dieser Organisation klappt etwas nicht. Wir müssen uns fragen, ob die Politik der Arbeitsgemeinschaft mit den Arbeitgebern tatsächlich wünschenswert ist. Die I. T. F. sollte sich hierüber aussprechen. Sie sollte verlangen, daß die Streitigkeiten in Großbritannien aufhören und etwas getan wird, um eine Verständigung herbeizuführen.

Wenn Leute von der „großen“ Seeleuteorganisation Großbritanniens sprechen, kommt es mir immer vor, als ob sie entweder nicht wüßten, worüber sie sprechen oder ob sie übertreiben würden. Offen gestanden, ich glaube nicht, daß es heute in England mehr als 20 000 organisierte Seeleute gibt. Ich meine natürlich zahlende Mitglieder. Die Organisationen können eine große Mitgliederzahl auf dem Papiere stehen haben, weil viele zum Beitritt gezwungen worden sind. Es dürfte die hier anwesenden Delegierten überraschen, zu hören, daß die Amalgamated Marine Workers' Union Karten vorweisen kann, die zeigen, daß 60 000 Mitglieder beigetreten sind und der Organisation wieder den Rücken gekehrt haben. Zweifellos steht eine große Anzahl Mitglieder auf dem Papiere, sie sind aber keine wirklichen Mitglieder und viele, die als solche zu betrachten sind, wollen, den ständigen Protesten nach zu schließen, nicht mehr bleiben. Diese Tatsache ist ziemlich bekannt. Man hat Mittel erdacht, um diese Leute zum Verbleiben zu zwingen; doch wenn eine Organisation erfolgreich sein soll, darf sie nicht mit Zwangsmaßnahmen vorgehen.

Neuerdings wurde vorgeschlagen, die Transport and General Workers' Union (Transportarbeiterverband) sollte die Seeleute organisieren und ich weiß, daß sie auch mit den Seeluten gewisser Häfen geliebäugelt hat, um festzustellen, ob dies möglich ist. Ich

persönlich würde einen ernsthaften Versuch, innerhalb der Transportarbeiterorganisation eine Seeleuteabteilung zu errichten, begrüßen. Nach meiner Meinung ist dies die wirklich ideale Organisationsform für die Seeleute. Es sieht aber nicht so aus, als ob dies getan würde und wenn es nicht geschieht, was haben wir dann zu tun? Soll die I. T. F. in Stillschweigen verharren? Wir müssen die Dinge sehen wie sie in Wirklichkeit sind. Tatsache ist, daß die Seeleute zurzeit in allen Ländern der Welt schlecht organisiert sind, und eine der Hauptaufgaben der I. T. F. ist es, dafür zu sorgen, daß sie gut organisiert werden. Bevor versucht wird, einen Plan über die wirtschaftliche Entwicklung auszuarbeiten, sollte zuerst die Organisationsfrage behandelt werden. Wir wissen, daß die National Sailors' and Firemen's Union aus der I. T. F. ausgetreten ist. Ich gestehe offen, daß ich das nicht für gut halte, weil kein großer Teil der Seeleute außerhalb der I. T. F. sein sollte; sind sie aber in der Internationale, so muß gemeinsame Politik getrieben werden. Wenn es auch Meinungsverschiedenheiten über die Arbeitszeit, Unterkunft und viele andere Punkte gibt, so dürfen Meinungsverschiedenheiten über die Hauptgrundlagen unserer Arbeit, den Kampf zur Erlangung besserer Arbeitsbedingungen, selbst wenn die Politik in Form einer Arbeitsgemeinschaft mit den Unternehmern besteht, nicht vorhanden sein.

Ich verlange dringend, daß sich die I. T. F. aufrichtig und ernstlich mit der Frage der Organisation befaßt. In der I. T. F. sind Verbände mit 200, 500, 5000 Mitglieder usw.; einige davon sind ständig, andere zeitweise finanziell erschöpft, andere stellen ziemlich starke oder gar sehr starke Organisationen dar. Selbst die stärksten unter ihnen würden aber nicht behaupten, sie könnten es sich auf Grund ihrer Stärke leisten, die unvollkommene Organisation des Restes zu vernachlässigen.

Ich messe dieser Resolution große Bedeutung bei. Wenn wir über die künftige Entwicklung der seemännischen Kämpfe zu beraten haben, müssen wir zunächst in unseren Organisationen die richtige ökonomische, soziale und politische Grundlage schaffen. Ich hoffe, daß keiner der Anwesenden annehmen wird, ich schnitte diese Frage an, um mich mit Henson auseinanderzusetzen. Ich halte sehr viel von Henson — und ich glaube, er hat sich durch seinen Rücktritt von der National Sailors' and Firemen's Union sehr viel Achtung erworben, obwohl manche von uns bedauern, daß er dies nicht früher getan hat — und zwar ganz abgesehen von seiner Stellung als Mitglied der National Sailors' and Firemen's Union. Ich sage ihm als Vorsitzender dieser Sektion und zu Fimmen als Sekretär, daß es bei ihnen liegt, sich über diese Sache auszusprechen und zu sagen, wie die Seeleute der verschiedenen Länder organisiert werden sollten. Wir werden nach Großbritannien zurückgehen und dort unseren Kampf gegen die National Sailors' and Firemen's Union fortsetzen. Die Seeleute aller Länder stehen vor einem sehr ernsten und wich-

tigen Problem. Ich weiß, was in Amerika vorgeht. Der Stand der Dinge in Großbritannien ist beängstigend. Wenn es dieser Konferenz ernst damit ist, das Schicksal der Seeleute zu verbessern, dann muß sie dieser Angelegenheit viel größere Beachtung schenken als dies in der Vergangenheit geschehen ist.

Kievit: Auch ich betrachte dies als eine außerordentlich wichtige Frage. Wir können sie jedoch heute nicht lösen. Den einzelnen Verbänden sollte, wenn es sich darum dreht, bei Streiks oder Aussperrungen eine Entscheidung über ihre Taktik herbeizuführen, ein großes Maß Freiheit gelassen werden, andererseits sollten aber die Verbände in anderen Ländern in der Lage sein, für ihre Haltung Verständnis zu zeigen. Da die Hafendarbeiter bei Seeleutestreiks Unterstützung verleihen müssen, sollten wir auch ihre Meinung kennen und mit ihnen beratschlagen. Ich glaube daher, daß die Angelegenheit an den Generalrat verwiesen werden sollte, in dem die verschiedenen Sektionen vertreten sind.

Fimmen: Ich schließe mich den Ausführungen des Vorredners an. Die Sektion Seeleute darf in Angelegenheiten, die andere in der I. T. F. organisierte Kategorien berühren, besonders wenn es sich um Unterstützungsaktionen handelt, nicht ohne weiteres Beschlüsse fassen; sie muß sich zuvor mit den betreffenden Gruppen ins Einvernehmen setzen. Eines steht fest: die internationale Organisation der Seeleute muß alle Länder umfassen und auch mit anderen Gruppen zusammenarbeiten, soweit sie sich zu ihrem Programm bekennen. Ich denke in diesem Zusammenhang besonders an die Internationale der Schiffsoffiziere, die bereit ist, die Forderungen der Seeleute in bezug auf die Arbeitszeit zu unterstützen. Auch Shinwell hat zum Ausdruck gebracht, daß wir nur dann erfolgreich kämpfen können, wenn alle Länder in der I. T. F. vertreten sind. Diese Diskussion kann aber nicht ins unendliche fortgesetzt werden, weshalb ich vorschlage, eine Unterkommission zu bilden, welche für die voraussichtlich nächsten Freitag stattfindende Sitzung eine Resolution auszuarbeiten hätte, auf Grund deren wir die Debatte fortsetzen könnten.

Henson: Wir hatten eine äußerst interessante Diskussion über diesen Punkt. Köhler hat hierzu ausgeführt, daß bei einem Streik in Deutschland die Seeleute an Bord blieben, während die Maschinisten im Kampfe standen, wodurch den Reedern mehr Schaden zugefügt wurde, als wenn beide Kategorien gestreikt hätten. Er kam auch auf den Streik der deutschen Seeleute in englischen Häfen 1924 zu sprechen. Ich möchte Shinwell darauf hinweisen, daß die I. T. F. versucht hat, die Seeleute sowohl national wie international zu organisieren. Wir wissen alle, daß es viel zu viel Verbände und nicht genug Einigkeit gibt. Wir haben versucht, nicht nur unter den Seeleuten, sondern unter allen Kategorien an Bord Einigkeit herzustellen. Beim Streik der deutschen Seeleute in den englischen Häfen 1924

herrschte keine Einigkeit zwischen Offizieren und Mannschaften. Während die Seeleute streikten, gingen die Offiziere und Maschinisten mit den Schiffen auf See. Eine Aufforderung an die Hafenarbeiter, alle Arbeiten in der Schiffsladung einzustellen, blieb unbeachtet. Dies beweist, wie notwendig ein gutes Einvernehmen zwischen den Seeleute-, Offiziers- und Hafenarbeiterorganisationen ist. Der I. T. F. und ihrem Sekretär ist es hauptsächlich zu verdanken, daß die Internationale der Seeoffiziere zur Beratschlagung zu uns kam. Es besteht bei uns kein Zweifel darüber, daß wir uns fortschrittlicher Kampfmethoden bedienen müssen, und diese sollten wir auch, wenn die Zeit des Kampfes herannaht, durchführen. Ich bekenne mich offen zu diesen Kampfmethoden. Shinwell gratulierte mir zu meinem Austritt aus der National Sailors' and Firemen's Union. Ich danke ihm für seine Glückwünsche. Nachdem ich zu der Überzeugung gelangte, daß das, was die National Sailors' and Firemen's Union tat, nicht gut war, trat ich aus. Das ist das einzige, was ein anständiger Mensch tun kann. Mit der Absicht der Bevinschen Organisation, eine Seeleutesektion zu bilden, kann ich mich nicht einverstanden erklären. Ich bin wohl für eine Verschmelzung mit den Transportarbeitergewerkschaften; doch darf sich nach meiner Auffassung nur derjenige der Seeleute annehmen, welcher sich in den seemannischen Verhältnissen gut auskennt.

Es sind zwei Vorschläge gemacht worden. Der eine verlangt, die Sache solle an die Seeleutesektion der I. T. F. zur weiteren Behandlung zurückverwiesen werden. Ich bin dafür. Die von Shinwell und Köhler erwähnten Probleme sind sehr wichtig und können nicht auf einem Plenarkongreß gelöst werden. Fimmen schlägt vor, daß von einer Unterkommission Anträge oder Resolutionen ausgearbeitet und dem Vollkongreß zur Annahme unterbreitet werden sollen. Wir haben dazu nun Stellung zu nehmen.

Shinwell: Ich glaube, die Schwierigkeit kann in folgender Weise überwunden werden. Wir legen dem Vollkongreß einen Bericht vor, in dem auf die Notwendigkeit der Behandlung dieses wichtigen Problems hingewiesen wird und geben zu verstehen, daß unseres Erachtens die ganze Angelegenheit an die Seeleutesektion überwiesen werden sollte. Wir haben uns mit dem Problem nicht gehörig beschäftigt. Ich gebe zu, daß es sehr schwierig ist, dies in etwa einer Stunde zu tun, besonders da Köhlers Leitsätze so unerwartet vor uns auftauchten. Es ist auch leicht möglich, daß wir in dieser Woche nicht genügend Zeit haben, um die Sache eingehender zu behandeln. Vielleicht ist sie auch zu umfangreich, um zu endgültigen Beschlüssen zu kommen; wir können aber möglicherweise grundsätzlich dazu Stellung nehmen. Ich schlage vor, dem Vollkongreß mitzuteilen, daß wir beabsichtigen, die Diskussion fortzusetzen und daß wir hoffen, ihm vor seiner endgültigen Schließung etwas unterbreiten zu können.

Die von mir angeschnittene Frage betreffend Schaffung einer gesunden Grundlage für die Wirtschaftskämpfe der Seeleute ist

nicht gründlich genug behandelt worden. Ich habe darauf hingewiesen, daß die Organisation diese Grundlage schaffen muß. Eine schwache Organisation hat nichts zu sagen, eine starke viel, wenn nicht alles. Deshalb müssen Sie zurzeit die starken Organisationen für die I. T. F. gewinnen. Wenn auch die I. T. F. etwas getan hat, um die Einheit zustandezubringen, sie hätte meines Erachtens doch mehr nach dieser Richtung hin tun können.

Fimmen: Shinwells Vorschlag deckt sich fast mit dem meinigen, der dahin geht, daß wir die Angelegenheit nicht im Beirat, sondern in einer besonderen Sitzung besprechen, dem Kongreß mitteilen, daß wir darüber diskutiert, aber leider keinen Ausweg gefunden haben und deshalb vorschlagen, die Weiterbehandlung der Frage dem Beirat zu überlassen. Es würde einen schlechten Eindruck machen, wenn es in der Presse hieße, daß die Seeleutevertreter, nachdem sie darüber diskutiert haben, in welcher Weise die Seeleute in Zukunft ihre Kämpfe ausfechten sollen, beschlossen hätten, daß sie es nicht wüßten und deshalb den Beirat ersucht hätten, sich mit der Angelegenheit zu befassen. Wir müssen eine allgemeine Grundlage haben. Wir vertreten fast sämtliche Seeleuteorganisationen Europas. Auf der Tagesordnung steht die Frage der künftigen Wirtschaftskämpfe der Seeleutegewerkschaften und wir müssen einige allgemeine Richtlinien über das, was nach unserer Ansicht getan werden soll, festlegen; über die Einzelheiten kann der Beirat später eine Regelung treffen.

Henson: Es liegt ein Antrag vor, wonach eine Unterkommission, bestehend aus Fimmen, Kievit und Köhler eine Resolution über die allgemeinen Grundsätze ausarbeiten soll, die dieser Sitzung wieder vorzulegen wäre.

(Die Sitzung ist damit einverstanden.)

Punkt 22 der Anträge zum Kongreß:

Schaffung einer Einrichtung innerhalb der I. T. F. zur Gewährung von Beistand an im Auslande befindliche organisierte Seeleute.

Köhler: Von Moskau aus sind in verschiedenen Hafenstädten der Welt besondere Büros eingerichtet, in denen sich die Seeleute in ihrer Freizeit oder während des Urlaubs aufhalten und Zeitschriften oder Bücher lesen können. Dieses System ist nicht neu. Es bestehen seit langem in allen Ländern Seemannsheime, die einen ähnlichen Zweck haben. Der Deutsche Verkehrsbund hat für seine Abteilung Seeleute ebenfalls derartige Einrichtungen geschaffen, die allerdings nicht selbständig und meistens den Verbandsbüros angegliedert sind.

Es fragt sich nun, ob wir dem, was die kommunistische Partei oder was die Seemannsheime nach dieser Richtung tun, weiter ruhig zusehen oder ob wir auch solche selbständige Einrichtungen

schaffen wollen. Ich schneide diese Frage an, nicht weil die Kommunisten derartige Einrichtungen ins Leben gerufen haben, sondern weil ich die Seemannsheime als ganz besondere Gefahr für uns betrachte, obwohl einige Seeleutegewerkschaften mit ihnen harmonieren. Ich führe hier eine Stelle aus dem Bericht der deutschen Seemannsheime für 1925 an, die lautet:

„Die Deutsche Seemannsmission unterhält zurzeit 21 Seemannsheime mit 833 Betten und 29 Lesezimmern. In ihrem Dienst stehen hauptamtlich 13 Seemannspastoren und 33 Diakonen. In den Heimen wohnten 1925 fast 20 000 seemannsmische Gäste in 150 000 Schlafnächten, 240 000 besuchten die Lesezimmer, 14 200 die gottesdienstlichen Veranstaltungen, 13 000 die Vortrags- und Unterhaltungsabende, 5200 nahmen an den Weihnachtsfeiern teil. Es wurden über 15 000 Schiffe und 13 000 kranke Seeleute besucht und mit guten Schriften versorgt. Auch der Gelddienst hat sich weiter gehoben. Im ganzen wurden über 2,2 Millionen Mark Seemannsersparnisse anvertraut, davon fast 1,2 Millionen an Heimadressen weiterbefördert und 240 000 Mark auf Sparkassen belegt.“

Welcher Geist bei diesen Seemannsheimen herrscht, ist hieraus leicht zu ersehen. Leute, die diesen Einrichtungen nachlaufen, sind für uns schwer zu gewinnen. Bei Lohnforderungen weisen uns die Reeder auf die erwähnten Seemannsersparnisse hin.

Wollten wir ähnliche Einrichtungen wie diese Seemannsheime schaffen, so wären große Geldmittel erforderlich. Zu erwägen ist, ob die Kosten hierfür von der I. T. F. bestritten werden können. Die nichtseemannsmischen Organisationen der I. T. F. würden hiergegen wohl protestieren, weil wir Seeleute sie vielleicht heute schon über die von uns gezahlten Beiträge hinaus in Anspruch nehmen. Aber selbst wenn wir diese Schwierigkeit überwunden hätten, könnten wir nicht gegen die Seemannsheime konkurrieren, weil sie billiger arbeiten und arbeiten können als wir. Ihre Angestellten sind, was Löhne und Arbeitszeit betrifft, bescheidener als wir. Wollen wir an Essen und Getränken, an Schlafgelegenheit und an Behaglichkeit der Einrichtungen dasselbe leisten wie jene, so müßten wir auch höhere Preise verlangen, sonst wären wir außerstande, unsere Einrichtung zu unterhalten.

In Deutschland haben wir bereits Erfahrungen mit ähnlichen Einrichtungen gemacht, die aber nicht besonders ermutigend sind. Ich denke vor allem an die Gewerkschafts- oder Volkshäuser, die vielfach Zuschüsse von den Gewerkschaften erhalten, und der Vorstand des Deutschen Gewerkschaftsbundes mußte zeitweise vor Neugründungen warnen. Die von den Kommunisten eingerichteten Hafenbüros befinden sich in Hamburg gegenüber den Seemannsheimen in einem primitiven Zustand. Es fragt sich, ob die I. T. F. nach diesem Muster Einrichtungen schaffen kann.

Ähnliche Heime könnten gegründet werden, indem die Verbände in ihren Büros Leseräume einrichten und den Seeleuten, gleichgültig welcher Nation sie angehören, Auskünfte erteilen. In diesem Falle

müßten in den Verbandszeitungen ständige Hinweise auf diese Einrichtungen erfolgen.

Die Reichsabteilung Seeleute des Deutschen Verkehrsbundes hat den vorliegenden Antrag hauptsächlich deshalb gestellt, weil die gewöhnlichen Agitationsmethoden nicht mehr ausreichen und insbesondere die einzelnen Landesverbände, an die Leute nicht mehr in jeder Hinsicht herankommen. Da viele Schiffe nicht in die Heimatshäfen zurückkehren, haben manche Verbände Vertrauensleute in fremden Ländern stationiert. Norwegen hat solche in Hamburg, in Antwerpen und in englischen Häfen, England in Antwerpen und Hamburg und Deutschland in Rußland. Letzteres gedenkt auch in Italien und Holland Vertrauensleute zu stationieren. Ich schlage vor, daß die Sektion Seeleute der I. T. F. eine Untersuchung einleitet um festzustellen, ob in den Häfen Einrichtungen geschaffen werden können, die den Seeleuten in ihrer Freizeit Unterkunft, geistige Unterhaltung und Auskunft in allen Fragen der Lohn- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe gewähren. Geschieht etwas in dieser Richtung, so werden wir im Interesse der Gesamtbewegung der Seeleute gute Dienste leisten.

Chapelle: Wenn ein Seemann, gleich welcher Nationalität, nach Antwerpen kommt und sein Mitgliedsbuch in Ordnung ist, so kann er im Bedarfsfalle auf unsere Unterstützung rechnen, und dasselbe sollte auch in den anderen Häfen, wo die Organisationen der I. T. F. angehören, geschehen. Wenn ein Seemann in Shinwell's Büro kommt und ausweislich seines Mitgliedsbuches mit den Beiträgen auf dem laufenden ist, so wird ihm die Amalgamated Marine Workers' Union zweifelsohne helfen, und die National Sailors' and Firemen's Union wird, ohne daß wir hier eine Resolution annehmen, ein gleiches tun. Wenn in mein Büro ein Mann kommt, dessen Mitgliedsbuch nicht in Ordnung ist, wird er hinausgeworfen.

Henson: Dies ist einer der wichtigsten Anträge und es wäre angebracht, sie dem Seeleutebeirat zur weiteren Behandlung zu überweisen. Köhler sprach davon, daß wir durch Errichtung eigener Seemannsheime eine Art Gegengewicht gegen die bereits bestehenden schaffen sollten. Nach meiner Auffassung sind die Seemannsheime ein Betäubungsmittel. Ich glaube nicht, daß wir leicht ein Konkurrenzunternehmen gründen können. Das einzige, was die I. T. F. tun kann, ist, den Seeleuten zu sagen, in welchem Lande sie auch sein mögen und welche Dienstleistungen sie auch wünschen, ihnen die örtliche Organisation hilfsbereit zur Seite stehen wird. Es kommt immer vor, daß Seeleute, wenn sie sich in fremden Ländern befinden, in Schwierigkeiten geraten. In den letzten Jahren hatte ich Fälle, wo Seeleute auf norwegischen Schiffen in England wegen Geldforderungssachen gerichtlich belangt wurden. Wenn ihnen auch von ihren Konsuls bis zu einem gewissen Grade geholfen wird, so werden sie doch in der Regel veranlaßt, bis zur gerichtlichen Bei-

legung der Streitsache zu warten. Einmal hatten Seeleute, die bereits neun Monate an Bord eines Schiffes waren, noch keinen Pfennig Heuer erhalten. Wenn Leute wegen der Erlangung ihrer Löhne in einer solchen Klemme sind, sollte geholfen werden. Meines Erachtens müßte die I. T. F. eine Regelung treffen über derartige, von jedem Verband an Mitglieder anderer angeschlossenen Verbände zu gewährende Unterstützung.

Dies ist, wie gesagt, einer der besten Anträge, die hier vorgebracht wurden, und der Beirat sollte nun weitere Maßnahmen treffen. Ich schlage vor, daß sie an ihn verwiesen und das Sekretariat beauftragt werde, Richtlinien auszuarbeiten, die als Grundlage für eine diesbezügliche Regelung dienen sollen.

(Die Sitzung wird auf Freitag, den 17. September, vorm. 10 Uhr vertagt.)

Zweite Sitzung.

Freitag, 17. September 1926.

Resolution Nr. 1 betr. Punkt 22 der Anträge:

Schaffung einer Einrichtung innerhalb der I. T. F. zur Gewährung von Beistand an im Auslande befindliche organisierte Seeleute.

Henson: Es liegen zwei Resolutionen vor, die von der am Dienstag ernannten Unterkommission entworfen wurden. Die erste lautet folgendermaßen:

„Der Kongreß hält es für geboten, daß schutzbedürftigen Seeleuten, die Mitglieder von I. T. F.-Organisationen sind, bei Aufenthalt im Auslande nach einheitlichen internationalen Grundsätzen Unterstützung geboten wird und beauftragt das Sekretariat der I. T. F. in gemeinsamer Beratung mit dem Seeleutebeirat die hierfür geeignetsten Maßnahmen zu untersuchen und deren Durchführung vorzubereiten.“

Jacobsen (Dänemark): Besteht die Absicht, daß bei Streiks und Aussperrungen an die beteiligten Organisationen finanzielle Unterstützung gewährt werden soll? Wenn ja, so möchte ich zu dieser Frage sprechen, da sie wichtig ist. Wir haben bereits einen inter-skandinavischen Verband, der sowohl Seeleute als Hafenarbeiter umfaßt. Wir erhalten einen gewissen Prozentsatz der Einnahmen aller Organisationen, und zwar entsprechend ihrer Mitgliederzahl.

Fimmen: Wir wurden ersucht, diese Resolution als eine Art Amendement zu Punkt 22 der Anträge auszuarbeiten. Die Absicht ist, daß Seeleute während des Aufenthalts im Auslande Anspruch auf Rechtsschutz und ähnliche Unterstützung haben sollen. Ich bin natürlich nicht gegen eine Erweiterung des Anspruches in dem von *Jacobsen* angedeuteten Sinne; ich glaube indessen, daß wir besser tun, die Sache vorläufig dabei zu belassen und die Resolution in der gegebenen Fassung anzunehmen.

Jacobsen: Ich habe nicht vor, die andere Frage anzusprechen, sondern wollte lediglich wissen, welche Bedeutung diese Resolution eigentlich hat.

Shinwell: Die Resolution hat meines Erachtens eine solche Tragweite, daß auch die von Jacobsen erwähnte Unterstützungsart eingeführt werden kann. Es ist nicht einzusehen, weshalb sich der Beirat außer der Rechtsschutzfrage nicht auch mit der Möglichkeit finanzieller Unterstützung in Zukunft befassen sollte. Es ist besser, dem Beirat nicht allzu enge Grenzen zu setzen, damit er auch noch zu neu auftauchenden Fragen Stellung nehmen kann.

Henson: Am besten könnte der ursprüngliche Antrag Köhlers als Grundlage dienen. Die europäischen Seeleuteverbände sind nicht weit auseinander und nötigenfalls kann über die Frage der finanziellen Unterstützung leicht eine Vereinbarung herbeigeführt werden. Ich halte die Schaffung einer Regelung über die Gewährung von Rechtsschutz für das Wichtigste. Ich denke dabei nicht gerade an die Auszahlung von Geldern, wenn dies vermeidbar ist, sondern an die tatsächliche Vertretung und Sicherung ihrer Rechtsansprüche. Man kann einem Arbeiter in mannigfaltigster Weise helfen; die Hauptsache ist aber, daß damit ein Anfang gemacht wird; auf andere Fragen kann man später eingehen, nachdem die erste erledigt ist.

Balleng (Deutscher Maschinisten- und Heizerverband): Wir sind erst seit kurzer Zeit in der I. T. F., betrachten es aber als etwas Selbstverständliches, daß die Verbände einander helfen sollten, indem deren Mitglieder während ihres Aufenthaltes im Auslande bei den anderen Organisationen Anspruch auf Rechtsschutz erheben können. Wenn ein Mitglied einer deutschen Organisation nach London geht und bei englischen Verbänden um Unterstützung nachsucht, so ist es dazu sicherlich berechtigt. Haben die Verbände ihre Pflicht in dieser Hinsicht nicht getan? Wenn ja, dann halte ich diese Resolution für überflüssig. Der dänische Delegierte scheint den Eindruck zu haben, es handle sich nicht auch um finanzielle Unterstützung; diese wird aber, wenn irgendwie möglich, zweifellos gewährt. Ich halte eine Resolution für unnötig.

Fimmen: Balleng scheint auf den Beschluß zurückkommen zu wollen, den wir in der Dienstagsitzung bezüglich der Einsetzung einer Unterkommission zwecks Ausarbeitung einer Resolution gefaßt haben. Seine Bemerkungen kommen etwas zu spät. Es stimmt, daß internationale Solidarität selbstverständlich ist; es kann aber leicht vorkommen, daß sich ein Mitglied an eine ausländische Organisation wendet, ihm aber die speziell benötigte Hilfe nicht gewährt wird. Wir sollten deshalb in eindeutiger Weise festlegen, worin die Unterstützung in der Regel zu bestehen hat. Andererseits sollten auch die Seeleute wissen, auf welche Art Unterstützung sie im Notfalle Anspruch erheben können.

Köhler: Anscheinend ist niemand gegen die Resolution außer Balleng; darf ich darauf hinweisen, daß Balleng, als der Antrag

gestellt wurde, abwesend war. Wenn wir eine solche Resolution vorschlagen, so nur deshalb, weil uns die Erfahrung gelehrt hat, daß eine internationale Regelung über die den Seeleuten zu gewährende Unterstützung notwendig ist. Die Angelegenheit kann vielleicht nochmals vom Seeleutebeirat behandelt werden, der sich nötigenfalls mit den angeschlossenen Organisationen in Verbindung setzen und sie um deren Meinung befragen könnte. Wenn wir uns auch darüber einig sind, daß die Seeleute unterstützungsberechtigt sind oder sein sollen, so ist es doch Tatsache, daß die Seeleute selbst das nicht immer begreifen. Sie begeben sich allzugerne unter den Schutz der Seemannsheime und ähnlicher Einrichtungen, und wir müssen das so gut als möglich vermeiden, indem wir ihnen zeigen, daß die Verbände ihnen ebenfalls diesen Schutz angedeihen lassen können. Ich hoffe, daß Balleng seine Einwände fallen lassen wird.

Henson: Der einzige Grund, weshalb Balleng Einwendungen zu erheben hat, liegt wohl darin, daß er in der Dienstagsitzung nicht anwesend war und daher auch nicht der Diskussion beiwohnte. Ich glaube, wir können diese Resolution annehmen. Balleng bemerkte, es sei Pflicht aller Seeleuteorganisationen, Seeleuten, die sich außerhalb ihres Landes aufhalten, Unterstützung zu gewähren; es ist jedoch Tatsache, daß dies, ob Pflicht oder nicht Pflicht, nicht immer geschieht. Bisher war nicht ausdrücklich festgelegt, daß ein Seeleuteverband zur Verleihung finanzieller Unterstützung an Mitglieder anderer Organisationen verpflichtet ist. Dies soll jetzt geschehen, und zwar durch eine Regelung, damit die Seeleute davon abgehalten werden, dieserhalb die Seemannsheime aufzusuchen. Wir wollen aus der ganzen Sache eine anerkannte Verpflichtung und nicht lediglich eine moralische Pflicht machen, die jeder nach seinem Gutdünken auslegen kann. Wir müssen die Leute allmählich dazu erziehen, daß sie, wenn sie hilfsbedürftig sind, sich ohne weiteres an den Verband des Landes wenden, in dem sie sich gerade aufhalten. Wir schreiten jetzt zur Abstimmung über die Resolution. Sind Sie damit einverstanden, daß die hier vorgeschlagene Resolution dem Kongreß unterbreitet wird? (*Einverstanden.*)

Resolution Nr. 2 betr. Punkt 21 der Anträge zum Kongreß:

Die Stellung der I. T. F. zu den Wirtschaftskämpfen der Seeleute.

Henson: Die Unterkommission schlägt folgende Resolution vor:

„Der Kongreß erklärt, daß die erfolgreiche Wahrung der Interessen der Seeleute, deren lückenlose organisatorische Zusammenfassung, ohne Unterschied des Landes und des Grades, in einer Internationale notwendig macht, da es nur hierdurch gelingen wird, den Seeleuteorganisationen jene Schlagkraft zu sichern, die der Kampf für die Eroberung des Achtstundentages in der Seeschifffahrt, die notwendige Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen und ihres Lebensstandards, sowie für die gesetzliche Gleichstellung mit der Arbeiterschaft an Land bedingt;

der Kongreß gibt sich Rechenschaft darüber, daß die bevorstehenden Kämpfe der Seeleute in immer größerer internationaler Umfassung geführt werden müssen und beauftragt das Sekretariat der I. T. F., im Einvernehmen mit dem Seeleutebeirat der I. T. F. alle zur Vorbereitung und erfolgreichen Durchführung dieser Kämpfe erforderlichen Maßnahmen zu treffen.“

Shinwell: Die Resolution erkennt die erste Vorbedingung internationaler Einheit nicht an und ist deshalb den Bestrebungen der internationalen Seemannsbewegung nicht förderlich. Ich möchte vorschlagen, hinter „in einer Internationale“ den Passus einzufügen „deren Mitgliedsverbände auf dem Boden des Klassenkampfes stehen“. Was wäre der Nutzen einer internationalen Organisation, die keine einheitlichen Kampfmethoden hat? Ich denke hier an eine besondere Organisationsart auf dem Kontinent, die als christlich oder katholisch bezeichnet wird. Der I. T. F. gehört keine derartige Organisation an und ich glaube auch nicht, daß die I. T. F. solche aufnehmen will, weil sie sich in ihrer Taktik, Politik und in ihren Zielen von der I. T. F. vollkommen unterscheiden. Was meinen wir überhaupt, wenn wir von der Notwendigkeit internationaler Einheit sprechen?

Die erste Vorbedingung für die Einheit ist, wenn Einheit überhaupt etwas bedeutet, die Schaffung einer Grundlage durch eine Art Vereinbarung, Verständigung und Zusammenarbeit. Nach meinem Dafürhalten muß vor allem Einigkeit über das Ziel herrschen. Es ist wohl niemand hier, der das bestreiten möchte. Und welches Ziel verfolgt die I. T. F.? Sie stellt zunächst die Forderung des Achtstundentages auf und unter den ihr angehörenden Verbänden besteht hinsichtlich dieser Frage eine gewisse Übereinstimmung. Sie sind sich ferner, wie ich glaube, einig über die Frage höherer Lohnsätze, besserer Arbeitsbedingungen und einer Reihe anderer Dinge. Unbedingt notwendig ist aber, daß Einigkeit über die Frage der einzuschlagenden Taktik herrscht, sonst zieht jeder an einem anderen Ende. Wir haben in England einen sehr kleinen Verband, der Stewards und Köche, organisiert. Er ist vor nicht langer Zeit gegründet worden und umfaßt einige Oberstewards und andere zum Bedienungspersonal an Bord der Schiffe gehörige Mannschaftsmitglieder. Ein solcher Verband bedeutet in großem Maße für die Unternehmer ein Gehilfe, ein Mittel zur Unterstützung ihrer Arbeit. Sie werden mir darin wohl zustimmen, daß die I. T. F. mit einer solchen Organisation nichts gemein haben kann. Die vorliegende Resolution verlangt nun eine lückenlose organisatorische Zusammenfassung der Seeleute, ohne Unterschied des Landes und des Grades, in einer Internationale. Das bedeutet wohl, daß auch die Offiziere, Oberstewards usw. in unseren Organisationsbereich fallen sollen. Sicher pflichten Sie mir darin bei, daß wir mit diesen Leuten zu keiner Einheit kommen können, wenn sie nicht die von der I. T. F. angewandten Kampfmethoden akzeptieren.

Fimmen: Wenn sie das nicht tun, werden sie auch nicht beitreten.

Shinwell: Fimmen sagt, wenn sie das nicht tun, werden sie auch nicht beitreten. Gerade deshalb möchte ich in der Resolution die Grundlage unserer Politik so klar und deutlich umschrieben haben, damit ausgesprochen reaktionäre Organisationen sehen, daß sie nicht beitreten können. Die I. T. F. kann natürlich nicht alle Organisationsarten umfassen. Täte sie dies, dann hätte das praktisch zu bedeuten, daß sie als beste Regierungsform die Koalitionsregierung anerkennt. Wir wissen, daß Koalitionsregierungen immer reaktionär sind und dasselbe trifft auch auf eine internationale Einheit zu, die alle Methoden und Taktiken umfaßt. Ich glaube, ich kann ruhig sagen, daß diejenigen Verbände auf dem Kontinent, welche der I. T. F. angehören, in unzweideutiger Weise auf dem Boden des Klassenkampfes stehen. Wenn dies der Fall ist, dann sehe ich nicht ein, warum nicht genau gesagt werden soll, daß dies die Grundlage der I. T. F. ist. Wenn dies nicht gesagt wird, muß ein bestimmter Grund vorhanden sein, weshalb es nicht gesagt wird, und wir sollten dann auch wissen, was für ein Grund dies ist. Die Resolution ist so unvollständig und zeigt weder den Weg zu dem Ziele, das wir im Auge haben, noch zu den Methoden, die wir anzuwenden gedenken, es sei denn, wir legen klar und deutlich fest, daß unsere Einheit den Klassenkampf zur Grundlage haben muß, und ich verlange daher nachdrücklich, daß der erwähnte Zusatz aufgenommen wird.

Köhler: Die Ausarbeitung dieser Resolution hat viel Zeit in Anspruch genommen. Wir haben auch die von Shinwell angeschnittene Frage erwogen und sind zu dem Entschluß gekommen, daß es falsch wäre, in der Resolution mehr zu sagen als gesagt wird, weil sonst den Verbänden ein Vorwand gegeben würde, der I. T. F. fernzubleiben. Dies müssen wir vor allen Dingen vermeiden und wir müssen denjenigen ihrer Mitglieder, die für uns sind, jede Gelegenheit verschaffen, um auf den Anschluß bei der I. T. F. zu drängen. Ich ersuche deshalb Shinwell, seinen Antrag zurückzuziehen. Was die Internationale der Schiffsoffiziere betrifft, so habe ich den Eindruck, als ob sie nicht mit allen Grundsätzen der I. T. F. einverstanden sei, sondern nur mit dem von uns aufgestellten Programm. Sie haben ihre eigene Internationale, und wenn sie uns bei der Sicherung unserer Forderungen behilflich sein können, so glaube ich nicht, daß es recht wäre, wenn wir sie nicht mitarbeiten ließen. Wir haben uns mit ihr u. a. auf die 48-Stundenwoche und andere Forderungen, wie bezüglich der Unterkunftsräume, geeinigt. Die Resolution hat überhaupt nur vorläufigen Charakter. Die Weiterbehandlung wird dem Beirat der I. T. F. überlassen. Dieser hat die Programmforderungen aufzustellen, und ich bin davon überzeugt, daß sie weitgehend genug sein werden, um jedermann zu befriedigen.

Stinwell: Ich kann mich leider mit Köhler nicht einverstanden erklären. Welche Schwierigkeiten auch hinsichtlich der internationalen Solidarität bestehen mögen, und niemand sieht sie deutlicher als ich, so halte ich es für äußerst wünschenswert, daß wir wenigstens um diesen Tisch herum Einheit haben sollten. Mögen wir tun, was wir wollen, wir dürfen uns nicht von der richtigen Spur abbringen lassen. Köhler sagte, wenn der Passus „deren Mitgliedsverbände auf dem Boden des Klassenkampfes stehen“ hineinkäme, würden andere Verbände vom Beitritt zur I. T. F. abgehalten werden. Ich möchte nun fragen: warum sollten andere Verbände davon abgehalten werden? Die einzige Antwort darauf ist, daß sie unsere Grundsätze nicht akzeptieren können, und wenn sie unsere Grundsätze nicht anerkennen, ist es besser, wenn sie draußen bleiben. Lieber haben wir eine starke Internationale, die zahlenmäßig schwach ist, als eine schwache internationale Organisation, die nur Zahlen darstellt. Und was sind diese Verbände, die sich von der I. T. F. fernhalten werden? Wo sind sie und wie sind sie? Wer wird es ablehnen, sich der I. T. F. anzuschließen, wenn wir sagen, was wir alle für richtig halten, nämlich, daß wir, sollen unsere Bestrebungen Erfolg haben, uns zum Klassenkampf bekennen müssen? Die Offiziere nicht, denn sie haben ihre eigene internationale Organisation und kommen daher nicht in Betracht. Reaktionäre Politiker argumentieren in ganz ähnlicher Weise. Sie sagen: „Laßt uns den bequemeren Weg beschreiten und jedermann aufnehmen.“ Ein solches Argument mag für diejenigen, die sich beim Publikum Gehör verschaffen wollen, ganz gut sein, für diejenigen aber, die den Klassenkampf als Grundlage anerkennen, kann dieses Argument nicht richtig sein. Ist man davon überzeugt, daß der Klassenkampf die geeignetste Grundlage ist, so sollte man nicht davor zurückschrecken, von den Verbänden, die beitreten wollen, zu verlangen, daß sie dasselbe tun. Köhler sagt, es gäbe Offiziers-Verbände, die, obwohl sie mit der I. T. F. nicht in allem einverstanden sind, sich mit ihr auf ein Programm einigen können. Das ist alles recht gut und schön, aber wir versuchen ja gar nicht, die Offiziere in die I. T. F. hereinzubekommen; sie haben ihre eigene Internationale. Köhler hat nun nicht gegen den Klassenkampf gesprochen; es hat auch niemand etwas dagegen gesagt. Weshalb nun nicht sagen, woran man glaubt? Wenn man nicht sagt, was man glaubt, dann muß ein besonderer Grund vorhanden sein, weshalb man es nicht sagt. Und wenn ein solcher Grund vorliegt, dann hat diese Sitzung, welche die der I. T. F. angeschlossenen Seeleute vertritt, das Recht, diesen Grund zu erfahren. So sehe ich die Dinge. Ich lehne ab, ein williges Opfer der Schmeicheleien Köhlers zu sein. Köhler ist sehr gutmütig; er wird mich aber mit seinen Fliegenfänger-Methoden nicht fangen, wenn es sich darum dreht, die von jeder internationalen Organisation der Arbeiterklasse anerkannten Grundsätze fallen zu lassen. Wie gesagt, wenn Sie es ablehnen, den von mir vorgeschlagenen Zusatz aufzunehmen, dann muß ein besonderer Grund vor-

liegen. Sie haben uns diesen nicht angegeben, und ich glaube, wir sind berechtigt, ihn zu erfahren.

Fimmen: Unser Freund Shinwell ist wohl etwas zu mißtrauisch. Ich persönlich habe diese Resolution ausgearbeitet und die übrigen Kollegen waren damit einverstanden. Deshalb hoffe ich, daß mir Shinwell glauben wird, wenn ich sage, daß kein anderer Grund dahinter liegt. Ich wäre ohne weiteres bereit gewesen; den von Shinwell vorgeschlagenen Zusatz aufzunehmen, und bin dazu auch jetzt bereit. Die I. T. F. war von jeher klassenkämpferisch und unsere Politik ist wohlbekannt und eindeutig festgelegt. Ich lege auf Handlungen und tatsächliche Politik größeren Wert als auf Worte. Es gibt allerdings einige Organisationen (einschließlich eine gewisse, um derentwillen Shinwell den kleinen Zusatz in die Resolution aufnehmen möchte), die gegen den Beitritt bei der I. T. F. nichts einzuwenden hatten und die auch ausnahmslos ihre Statuten anerkannten, aber nur deshalb wieder ausgetreten sind, weil jemand namens Fimmen an der Spitze steht. Unsere Taktik ist von weit größerer Bedeutung als der Wortlaut unserer Resolutionen. Ich glaube nicht, daß es in den Satzungen der Organisation Shinwells heißt, daß sie auf dem Boden des Klassenkampfes steht, und ich glaube ferner nicht, daß er in seinen Reden viel darüber spricht. Eine internationale Organisation ist hinsichtlich der angeschlossenen Verbände in ähnlicher Lage. Mir wäre es sogar lieb, wenn jede Organisation wenn möglich eine Erklärung bezüglich des Klassenkampfes unterzeichnete, das wäre aber keine gesunde Politik. Wenn man die Leute in die Organisation hereinbringen will, um sie zu erziehen und aufzuklären, hat es keinen Zweck, allzu viele Barrieren aufzurichten, und deshalb bin ich der Ansicht, obwohl ich mich ganz entschieden zum Klassenkampf bekenne und persönlich nichts gegen die Aufnahme des vom Kollegen Shinwell vorgeschlagenen Zusatzes einzuwenden habe, daß es mehr auf die von uns verfolgte Taktik ankommt als auf die Worte, mit welchen wir sie umschreiben, und ich kann ruhigen Gewissens sagen, daß in der Politik der I. T. F. etwas von Klassenkampf steckt.

Köhler: Ich wurde gefragt, welche Organisationen ich im Auge hatte, als ich die Zurückziehung des Vorschlages verlangte. Ich hatte keine besondere Organisation im Auge, sondern alle Organisationen, einschließlich der amerikanischen, deren Hilfe wir vielleicht einmal bei einem Konflikt in dem einen oder anderen Lande brauchen können und die sich den Klassenkampf noch nicht endgültig zum Grundsatz gemacht haben dürften. Die Schiffsoffiziere haben sich noch nie entschieden für den Klassenkampf erklärt; wir können aber trotzdem auf Grund eines bestimmten Programms zusammenarbeiten. Die deutsche Organisation der Maschinisten steht auf dem Boden des Klassenkampfes. Ich hoffe, daß Shinwell nicht auf seinen Zusatz bestehen wird, obgleich sich viele angeschlossene Organisationen zu dem angegebenen Prinzip selbstredend bekennen.

Henson: Wir haben nun eine Reihe von Meinungsverschiedenheiten gehabt, und ich möchte nun fragen, was ist eigentlich dieser Klassenkampf? Ich bin nicht hier, um die National Sailors' and Firemen's Union zu verteidigen; wenn Klassenkampf aber bedeutet, für die Leute so viel als möglich herauszuholen, dann glaube ich, daß sich die National Sailors' and Firemen's Union zum Klassenkampf bekennt. Ich behaupte jedoch, daß viele englische Gewerkschaften in dieser Sache des Klassenkampfes gar nicht so weit mit Ihnen gehen. Es bedeutet noch kein Klassenkampf, wenn dieses Wort bloß in den Statuten steht. Klassenkampf bedeutet, daß die Unternehmer ständig bekämpft werden müssen, mit anderen Worten, er bedeutet Klassenkrieg. Die I. T. F. stellt die gewerkschaftliche Zusammenfassung aller Transportarbeiter-Organisationen dar, und sie hat nie den Grundsatz des Klassenkrieges festgelegt. Solange dies nicht der Fall ist, hat jede Organisation das Recht, beizutreten, selbst wenn sie sich nicht klar und deutlich zu dem bekennt, was man unter Klassenkampf versteht. Die I. T. F. fragt ihre Organisationen nicht, ob sie bereit seien, den Klassenkampf zu führen und wenn der bewußte Zusatz aufgenommen wird, muß auch genau umschrieben werden, was damit gemeint ist. Ich persönlich bin daher gegen den Antrag.

(Darauf wurde der Antrag mit 2:6 Stimmen abgelehnt, die eigentliche Resolution aber mit 7:0 Stimmen angenommen.)

Bericht über die Eisenbahnerkonferenz.

Abgehalten am 15. September 1926.

Vorsitzender *Cramp* eröffnet um 2½ Uhr nachmittags die Sitzung und erteilt das Wort an *N. Nathans* (Sekretär der I. T. F.) zwecks Berichterstattung zur Frage der

Elektrifizierung der Eisenbahnen.

Nathans: Es sei mir gestattet, zunächst zur Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen einige Mitteilungen über die Bemühungen zu machen, die von dem Sekretariat der I. T. F. zur Wahrung der Interessen der Arbeitnehmerschaft unternommen worden sind. Gleichzeitig möchte ich zur Erleichterung der Diskussion zu dem von den deutschen Kollegen zur Elektrifizierungsfrage gestellten Antrag einen Resolutionsentwurf vorlegen, in dem die nächsten Aufgaben der Organisationen in dieser Angelegenheit umschrieben werden.

Seit dem Augenblick, da unsere Eisenbahnersektion in Funktion getreten ist, haben wir der Frage der Elektrifizierung und ihrer Einwirkung auf die Arbeitsbedingungen des Personals größte Aufmerksamkeit gewidmet. U. a. wurde die Frage auch auf unserm Hamburger Kongreß besprochen, und abgesehen hiervon haben wir in unseren Publikationen fortlaufend berichtet und auf die entsprechenden Äußerungen im Lager der Unternehmer hingewiesen. Schließlich haben wir für die Eisenbahnerkonferenz in Bellinzona einen besonderen Bericht hierüber ausgearbeitet, in welchem bereits gewisse Schlußfolgerungen für das Personal gezogen worden sind. Ich möchte an diesen Bericht hier noch ganz besonders erinnern, denn nur allzuoft gehen unserm Sekretariat von Organisationen Anfragen zu, die man sich ersparen könnte, wenn die betreffenden Kollegen Kenntnis von diesem Bericht nehmen würden.

Es erschien uns jedenfalls wünschenswert, die Konklusionen des genannten Berichtes den Teilnehmern der Konferenz noch einmal zu unterbreiten. Gleichzeitig finden die Delegierten in ihrer Mappe die letzte Nummer unseres Mitteilungsblattes, in der ein Ergänzungsbericht aufgenommen ist. Natürlich kann es sich bei all diesem nur um die Schaffung einer Grundlage für unser ferneres Wirken han-

deln. Von dieser Erkenntnis ausgehend, haben wir sofort, nachdem die Frage der Einmannbedienung auf elektrischen Lokomotiven in den Vordergrund gerückt war, die Initiative zur Abhaltung einer besonderen Konferenz ergriffen, an der namentlich die Lokomotivführerschaft beteiligt werden sollte. Auf Umfrage bei den Organisationen hat sich jedoch ergeben, daß diese der Besprechung dieser Frage auf dieser Konferenz den Vorzug gaben.

Inzwischen haben sich die Erfahrungen mit der Elektrifizierung bzw. der Einmannbedienung elektrischer Lokomotiven erweitert. In der letzten Zeit haben sich mehrere beträchtliche Unfälle ereignet, die unmittelbar auf die Einmannbedienung zurückzuführen sind. Außerdem haben unsere Kollegen aus der Schweiz eine Untersuchung vorgenommen, die auch für uns nützlich Material enthält.

Hier sollen nun in erster Linie Kollegen zu Worte kommen, die die Einmannbedienung aus der Praxis kennen.

Nach meiner Auffassung werden wir zunächst dafür zu sorgen haben, daß die Folgen der Elektrifizierung für das Personal aufgezeigt werden. Hierbei werden wir immer wieder darauf zu verweisen haben, daß das einzige Mittel, die Interessen des Personals erfolgreich zu wahren, die Schaffung guter Organisationen in jedem Lande bildet. Ferner müssen wir für uns selbst ein internationales Arbeitsprogramm formulieren, und schließlich bin ich der Meinung, daß wir uns zugunsten der Abhaltung einer Internationalen Arbeitskonferenz aussprechen müssen, die sich besonders mit den Angelegenheiten der Eisenbahner zu befassen hätte und auf der Vertreter von Regierungen, der Eisenbahnverwaltungen und des Personals gemeinsam die Fragen zu besprechen hätten, die nur international gelöst werden können. Ich denke, daß das Internationale Arbeitsamt die angewiesene Instanz zur Verwirklichung einer derartigen Konferenz wäre. Ich trete für eine solche Konferenz nicht ein, weil ich etwa der Meinung bin, daß wir von den Entscheidungen der Regierungen und der Verwaltung unser Heil zu erwarten haben. Die Durchsetzung unserer Forderungen wird vielmehr auch hier von dem Grad der organisierten Macht abhängen, auf die sich die Eisenbahnerschaft berufen kann. Indessen meine ich aber auch, daß wir in unserem Kampfe nicht auf solche Mittel verzichten können. Eine derartige internationale Entscheidung würde zugleich dem allgemeinen Interesse dienen.

Die von dem deutschen Eisenbahnerverband vorgelegte Resolution hat folgenden Wortlaut:

„Die Weltwirtschaft steht im Zeichen der Rationalisierung. Hand in Hand damit geht die fortschreitende Überleitung des Dampfbetriebes der Eisenbahnen in den elektrischen Betrieb. Die Folgen sind: Notwendigkeit schnelleren Güterumschlages und damit Verdichtung der Zugfolge. In dieser Entwicklung liegen die immer schnelleren Umdrehungen des Arbeits- und Wirtschaftsrhythmus mitbegründet. Mit einer Steigerung der Unfallgefahr ist zu rechnen. Auch eine technisch noch so hoch und einwandfrei

konstruierte Signal- und Sicherungsanlage kann des menschlichen Kontrollauges nicht entbehren. Die trotz ihrer Einfachheit doch in der ganzen Anlage kompliziert konstruierte, große moderne elektrische Lokomotive erfordert deshalb zu ihrer betriebssicheren Führung eine Besetzung von mindestens zwei Mann. Diese Zwei-Mann-Besetzung ist mithin unerlässliche Voraussetzung für eine betriebssichere Abwicklung des mittels elektrischer Lokomotiven betriebenen Verkehrs. Die Regelung dieser Frage ist möglichst im Rahmen internationaler Vereinbarungen der Eisenbahnländer anzustreben.

Der vom Büro der I. T. F. ausgearbeitete Vorschlag lautet wie folgt:

Der Kongreß stellt fest,

daß die Elektrifizierung der Eisenbahnen bei der gegenwärtigen Betriebsweise in verschiedener Hinsicht Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen für das Eisenbahnpersonal zur Folge hat, mit denen eine Intensivierung der Arbeit, größere Anforderungen an die Arbeitskraft und größere Gefahren und Risiken verbunden sind, während gleichzeitig auch die Verkehrssicherheit insbesondere durch die Bestrebungen zur Einführung der Ein-Mann-Besetzung auf Elektro-Lokomotiven in höherem Maße gefährdet wird,

erachtet es vor allem als die Aufgabe des Personals selbst, in jedem Lande durch Herstellung größtmöglicher gewerkschaftlicher Einheit seinen Rechten und Interessen Geltung zu verschaffen,

dringt bei den angeschlossenen Organisationen darauf an, das I. T. F.-Sekretariat sorgfältig auf dem laufenden zu halten über die Entwicklung der Elektrifizierung und deren Begleiterscheinungen im eigenen Land, damit das Sekretariat Sorge tragen kann für einen regelmäßigen Austausch der Angaben und für gegenseitige Unterrichtung (evtl. durch Anberaumung von Konferenzen in bestimmten Ländern in bestimmten Situationen), sowie für die Verleihung internationaler Unterstützung an Organisationen, die in Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder den Kampf in schärfsten Formen aufnehmen müssen,

ersucht das Internationale Arbeitsamt, auch die Frage der Elektrifizierung und der damit verbundenen Fragen, soweit diese die Sicherheit des Verkehrs und die Personalinteressen berühren, und die nur international gelöst werden können, auf die Tagesordnung einer besonders einzuberufenden Arbeitskonferenz für Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals und des Eisenbahnbetriebs zu setzen.

Ich bitte den Kongreß um Annahme dieser Resolutionen.

Jahn (Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands): Für uns Eisenbahner Deutschlands ist die Frage der Elektrifizierung sehr akut. Es sind eine Reihe von Elektrifizierungsplänen in Vorbereitung. U. a. soll in den nächsten zwei Jahren die Berliner Stadtbahn auf elektrischen Strom umgestellt werden. Bemerkenswert ist auch die damit verbundene Absicht, eigene Kraftwerke zu errichten. Dadurch wird die Frage akut, was für eine Gewerkschaft solches in Kraft-

werken der Eisenbahnen tätiges Personal organisieren soll. Eine weitere Folge, die unsere Beachtung erfordert, ist die Umschichtung des Personals, zu der die fortschreitende Elektrifizierung der Eisenbahnen ohne Zweifel führen wird. Dies betrifft in erster Linie das Lokomotivpersonal. So sieht beispielsweise der Elektrifizierungsplan der Berliner Stadtbahn eine Herabsetzung des Lokomotivpersonals um 512 Köpfe vor. Das heißt, daß der jetzige Stand des Lokomotivpersonals von 1326 auf 814 Köpfe vermindert werden soll. Hier sehen wir die großen Gefahren, die mit der Elektrifizierung für das Personal verbunden sind. Nach meiner Auffassung ist es ganz unmöglich, die Lokomotive nur einem einzigen Mann anzuvertrauen, denn einmal hat unser Wirtschaftssystem die Tendenz, die Umschlagsprozesse im Transportwesen immer mehr zu beschleunigen, und auf der andern Seite bleibt eine Maschine trotz vereinfachter Konstruktion ein sehr empfindliches Instrument. Die Absicht, die Bedienung elektrischer Lokomotiven auf zwei Augen allein zu stellen, ist daher für die Eisenbahnerschaft ein ganz untragbarer Gedanke. Die Frage der Lokomotivbesetzung ist von großer Wichtigkeit und die Eisenbahnerschaft muß ihr daher ihr ganzes Interesse zuwenden. Wir trachten, die Frage international zu lösen. Was den Weg hierzu anbetrifft, so denke ich an das Abkommen von 1907, durch das die Eisenbahnen in Tariffragen übereingekommen sind. Auch in technischen Fragen der Elektrifizierung sind interstaatliche Verständigungen getroffen worden. Deshalb muß es möglich sein, auch die Frage der Lokomotivbesetzung interstaatlich zu regeln. Es wäre vielleicht nicht abwegig, eine vier Kollegen umfassende Kommission einzustellen, die zur Aufgabe hätte, die Grundlage zu schaffen für die Arbeit der in dem Nathanschen Antrag vorgesehenen Internationalen Arbeitskonferenz. Jedenfalls könnte deren Arbeit dadurch sehr erleichtert werden.

Unsere Aufgabe ist, dafür zu sorgen, daß technische Fortschritte sich nicht zu Ungunsten des Personals, sondern zu dessen Gunsten auswirken.

Moltmaker (Holland): Ich danke den deutschen Kollegen und dem Generalrat dafür, daß diese Frage auf die Tagesordnung gesetzt wurde, und ich kann jetzt schon mitteilen, daß die holländische Delegation mit der vorgeschlagenen Resolution einverstanden ist. Die Regelung der Frage ist jedoch nicht so einfach, wie sie hier dargestellt wird, und da in den einzelnen Ländern die verschiedensten Lokomotiven und Motorwagen verwendet werden, muß eine internationale Regelung erfolgen. So geht man z. B. in Holland von der Auffassung aus, daß elektrische Lokomotiven mit einem Mann zu besetzen sind, während in andern Ländern die Zweimannbesetzung gefordert wird. Besonders zu berücksichtigen ist, daß einzelne Personalgruppen, wie die Lokomotivführer in manchen Ländern — glücklicherweise trifft dies auf Holland nicht mehr zu — aus egoistischen oder anderen Gründen eine eigene Organisation gebildet

haben. Bei der Elektrifizierung werden nun gerade die Lokomotivführer, die eine technische Ausbildung hinter sich haben, der Gefahr ausgesetzt, mit den übrigen Personalgruppen gleichgestellt zu werden. In Holland werden vielfach Wagenführer anstelle von Lokomotivführern verwendet.

Um die Elektrifizierung in unserem Lande durchführen zu können, müssen 300 Millionen Gulden aufgebracht werden. Eine Reihe von technischen Sachverständigen beschäftigen sich zurzeit lebhaft mit der Frage: Dampf oder Elektrizität, und ich glaube, daß man eine spezielle aus technischen Inspektoren zusammengesetzte Kommission bilden wird, um eine Entscheidung über diese Frage zu treffen. Wir als Eisenbahnerkonferenz sollten Generalrat und Exekutivkomitee der I. T. F. beauftragen, ebenfalls die Meinung der Techniker über die Frage Dampf oder Elektrizität zu hören. Wir sind ganz damit einverstanden, daß wir als internationale Eisenbahnerorganisation das Internationale Arbeitsamt auffordern, sich auf einer besonderen Arbeitskonferenz mit der Elektrifizierung und den damit zusammenhängenden Fragen der Sicherheit des Verkehrs, sowie mit Fragen, welche Personalinteressen berühren, zu beschäftigen. Ehe wir uns jedoch an das Internationale Arbeitsamt wenden, muß in unseren eigenen Kreisen Klarheit herrschen, weshalb ich beantrage, zum Studium der erwähnten Fragen eine aus Vertretern der bedeutendsten in Betracht kommenden Organisationen zusammengesetzte Kommission zu bilden. Wir haben wohl eine starke internationale Eisenbahnerorganisation, es darf jedoch nicht vergessen werden, daß auch eine starke Organisation der Direktionen besteht. Es ist bedauerlich, daß wir keinen engeren Kontakt mit den Direktionen haben, denn ein solcher wäre nicht nur im Interesse einer befriedigenden Regelung der Personalfragen, sondern auch der Betriebsfragen notwendig. Wir müssen dafür sorgen, daß die Elektrifizierung von Strecken nicht zum Nachteil des Personals erfolgt. Deshalb sollte auch die internationale Eisenbahnerorganisation die damit zusammenhängenden Fragen studieren und das Ergebnis ihrer Arbeit in Form eines Berichtes herausgeben, der dann auch bei dem an das Internationale Arbeitsamt zu machenden Antrag als Unterlage dienen könnte. Nur in dieser Weise können wir den Interessen des Personals am besten dienen.

Bratschi (Schweiz): Der Schweizerische Eisenbahnerverband hat dem Sekretariat der I. T. F. bereits vor zwei Jahren einen ziemlich ausführlichen Bericht über den Stand der Elektrifikationsarbeiten in unserem Lande gemacht, und dieser Bericht war auch die Grundlage für den Bericht des Sekretariats — soweit die Schweiz in Betracht kam —, der im letzten Jahr dem Eisenbahnerkongreß in Bellinzona unterbreitet worden ist. Ich brauche mich deshalb auf Einzelheiten über das, was in der Schweiz in bezug auf die Elektrifizierung geschehen ist, nicht einzulassen, sondern kann mich beschränken, auf das zu verweisen, was im Bericht des letzten Jahres vom Sekretariat

der Versammlung mitgeteilt worden ist. Zur Frage „Dampf oder Elektrizität“, die vom Kollegen Moltmaker hier angeschnitten wurde, möchte ich indessen noch ein Wort beifügen. Diese Frage ist auch in unserem Lande sehr eingehend erörtert worden, und zwar wurde im Kreise der Bundesbahnen, im Parlament und ganz besonders in Fachkreisen lebhaft darüber diskutiert, welches Betriebssystem vom wirtschaftlichen Standpunkte aus betrachtet das zweckmäßigere sei, die Elektrizität oder der Dampf.

In der Schweiz ist man im allgemeinen der Auffassung, daß der elektrische Betrieb dem Dampfbetrieb in weitem Maße überlegen sei und man ist so ziemlich allgemein, mit einigen Ausnahmen, der Auffassung, daß der Elektrizität auch im Bahnbetrieb die Zukunft gehört. Man ist sogar der Meinung, daß die Bahnen gut tun werden, nach und nach zur Elektrifizierung überzugehen, wenn sie mit anderen Verkehrsmitteln, Automobil usw., die Konkurrenz aufrecht-erhalten sollen. Diese Frage ist in unserem Lande so ziemlich abgeklärt zugunsten der Elektrifizierung. Der Umstand, daß in unserem Lande keine Kohle vorhanden ist, spielte dabei eine große Rolle. Wir verfügen über reiche Wasserkräfte, während Kohle eingeführt werden muß.

Was den Stand der Arbeiten bei uns betrifft, so möchte ich ganz kurz zusammenfassend folgendes sagen: Die Kleinbahnen, seien sie nun Normal- oder Schmalspurbahnen, sind in unserem Lande zum größten Teil elektrifiziert und, soweit dies noch nicht der Fall ist, ist man an den Umbauarbeiten vom Dampf zur Elektrizität. Bezüglich der Bundesbahnen — die Haupt-, die verstaatlichten Linien — wäre zu sagen, daß auch dort der Umbau im vollen Gange ist und bis Ende 1928 werden sämtliche Linien der Schweiz betrieben sein. Bis Ende 1928, also in zwei Jahren, werden etwa 80% des gesamten Eisenbahnverkehrs auf den schweizerischen Bundesbahnen mit Elektrizität betrieben werden und nur höchstens 20% mit Dampf. Daraus geht hervor, welche Bedeutung die Elektrizität in absehbarer Zeit in unserem Lande, soweit der Bahnbetrieb in Betracht kommt, erlangen wird. Die Kräfte sind im Lande; die Bundesbahnen haben eigene Kraftwerke. Bei den schweizerischen Bundesbahnen kommt nur ausnahms- und aushilfsweise fremder Strom in Betracht. Auf die von den deutschen Kollegen in diesem Zusammenhang aufgeworfene Frage kann ich mitteilen, daß das Personal restlos im Schweizerischen Eisenbahnverband organisiert ist. Wir haben uns auch sofort mit der Organisationsfrage der Kraftwerke befaßt; es ist uns gelungen, sämtliches Personal der Kraftwerke, mit Ausnahme der Ingenieure, die auch in anderen Dienstzweigen bei uns organisiert sind, im Schweizerischen Eisenbahnverband aufzunehmen.

In bezug auf die Kosten ist zu sagen, daß durch die Umstellung der Eisenbahnen auf den elektrischen Betrieb an die Schweiz im Verhältnis zu ihrer Größe ganz gewaltige Anforderungen gestellt werden. Bis Ende 1928 wird der Umbau der Bundesbahnen eine

Summe von rund 700 Millionen Franken verschlingen. Die Bundesbahnen haben also 700 Millionen schweizerische Franken aufzuwenden, um den Übergang von Dampf auf Elektrizität für die Hauptlinien durchführen zu können.

Was die Frage der Bedienung betrifft, möchte ich einen Unterschied machen zwischen Motorwagen und Lokomotiven. Die Motorwagen sind bei uns fast ausschließlich einmännig bedient, und zwar sowohl bei Nebenbahnen als bei Bundesbahnen. Große Meinungsverschiedenheiten haben sich in der Frage der Besetzung der Motorwagen zwischen der Verwaltung und dem Personal nicht ergeben. Soweit dies der Fall war, beschränkten sich solche auf die Last, die den Motorwagen angehängt werden darf, sowie auf die in Betracht kommende Geschwindigkeit.

Gegen die einmännige Führung der Lokomotiven haben wir Einspruch erhoben. Betreffs der Sicherheitseinrichtungen der Motorwagen kann ich mitteilen, daß nicht in sämtlichen Motorwagen die Totmannskurbel eingerichtet ist; dies trifft z. B. auf die Privatbahnen zu.

Was die Lokomotiven betrifft, so war ursprünglich bei sämtlichen schweizerischen Bahnen, auch bei elektrischer Traktion, die zweimännige Besetzung der Grundsatz. Erst nach Einführung der Elektrifikation haben die Bahnen angefangen, zum Einmannsystem überzugehen, und zwar zunächst die Privat- und Kleinbahnen. Der Verband hat sich in jedem Stadium gegen die einmännige Besetzung der Lokomotiven gewandt. Die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahndepartement (Ministerium) hat jedoch auf Antrag der Kleinbahnen die Genehmigung zur einmännigen Besetzung erteilt, sodaß wir jetzt einzelne Kleinbahnen haben, bei denen schon seit Jahren auch die elektrischen Lokomotiven mit einem Mann besetzt sind, und zwar ohne daß Sicherheitsvorrichtungen vorhanden wären und ohne daß ein Mann vom Lokomotivdienst durch einen zweiten Mann des Zugsdienstes begleitet wäre, wie das in Bayern bei den deutschen Reichsbahnen der Fall ist. Bei den Bundesbahnen haben wir uns ganz besonders scharf gegen den Versuch gewandt, die Lokomotiven einmännig zu besetzen. Die Bundesbahnen erklärten zunächst, daß sie dazu genötigt seien, um den Betrieb verbilligen zu können. Sie begründeten ihren Standpunkt u. a. auch damit, daß die Konkurrenz der Autos sich in unserem Lande je länger desto schärfer geltend mache und daß sie gezwungen seien, dieser Konkurrenz entgegenzuwirken durch eine zweckmäßige Gestaltung des Bahnbetriebs, nämlich indem sie die Züge in kürzerer Folge verkehren lassen und die Kosten soweit wie möglich herabzusetzen durch Einführung des Einmannsystems auf den Lokomotiven. Die Bundesbahn berechnete die jährliche Einsparung im Betrieb, die ihr aus der einmännigen Besetzung der Lokomotiven erwachsen soll, auf 3,5 Millionen Franken pro Jahr. Es ist selbstverständlich, daß wir nicht in der Lage sind, diese Rechnung ganz genau zu prüfen. Wir würden das auch des-

halb nicht machen, weil wir uns grundsätzlich gegen die Einmannbesetzung der Lokomotiven bei den Bundesbahnen wenden. Die Bundesbahnen wollen das Einmannsystem auf Grund der Sicherheitssteuerung oder Totmannskurbel einführen. Sie messen dieser Sicherheitseinrichtung, im Gegensatz zu den deutschen Bahnen, große Bedeutung bei. Die schweizerischen Bundesbahnen möchten das ganze System auf dieser technischen Vervollkommnung der Lokomotiven aufbauen. Es sind nun bei den Bundesbahnen Lokomotiven mit dieser Sicherheitseinrichtung ausgestattet worden. Über Erfahrungen können wir noch nicht sprechen, da erst auf zwei Linien versuchsweise das Einmannsystem auch auf Lokomotiven eingeführt wurde unter Protest unseres Verbandes. Die Generaldirektion hat jedoch noch keine definitive Entscheidung getroffen.

Die Frage, ob das Einmannsystem endgültig eingeführt werden soll, ist noch nicht geklärt; dagegen findet gegenwärtig in der schweizerischen Presse eine ziemlich starke Polemik pro und contra Einmannsystem statt, wobei man feststellen kann, daß auch in der Öffentlichkeit ziemlich weite Kreise gegen die Einführung des Einmannsystems sind. Ob sich aber eine Mehrheit ergeben würde, nämlich eine Mehrheit der Öffentlichkeit für oder gegen das System, wissen wir nicht. Übrigens handelt es sich nicht um eine Frage, die die Öffentlichkeit zu entscheiden hat, sondern die von Fachleuten entschieden werden muß. Unser Standpunkt war jederzeit und wird auch künftig ablehnend sein, soweit es sich um die einmännige Besetzung auf Lokomotiven handelt.

Wie bereits erwähnt, bestehen Differenzen in Sachen der Motorwagen lediglich über die Anhängelast und Geschwindigkeit. Wir haben von unserem Verbands aus in Verbindung mit der Verwaltung der Bundesbahnen im Laufe dieses Jahres eine Besichtigung bei der Deutschen Reichsbahn in Bayern veranlaßt, und zwar bei den Linien, die in München einmünden, die elektrisch betrieben und sozusagen restlos einmännig bedient sind. Dieses Einmannsystem gleicht aber dem schweizerischen sehr wenig, weil auf den Lokomotiven doch ein zweiter Mann vom Zugbegleitungsdienst während der Fahrt auf der Strecke mitfährt. Ob sich dieser Mann dann in Gefahr seiner Aufgabe gewachsen zeigen würde, können wir natürlich nicht beurteilen; jedenfalls stehen wir auf dem Standpunkt, daß auf der Lokomotive zwei Berufsmänner vorhanden sein müssen, und zwar ein Lokomotivführer und der zweite Führer, der den Lokomotivführer vollkommen ersetzen kann, falls dieser außer Funktion treten müßte.

Wir haben unseren Bericht dem Sekretariat zugestellt und ich glaube, es ist nicht notwendig, daß ich an dieser Stelle auf Einzelheiten desselben eingehe. Er dient mehr als Vergleichsmaterial zwischen den Verhältnissen in Bayern und in der Schweiz, ist aber auch gegen die Tendenz der Generaldirektion gerichtet, die mit der Begründung, daß in Bayern ein besonderes Einmannsystem besteht,

dieses auch in der Schweiz einführen will. Wir haben die Direktion darauf aufmerksam gemacht, daß der Umstand, daß die Einmannbesetzung teilweise eingeführt ist, uns keinen Beweis dafür liefert, daß wir auch dieses System haben sollen und daß, wenn man in Bayern den Eisenbahnbetrieb gefährden muß durch eine derartige Besetzung der Lokomotiven, damit nicht gesagt sei, daß man ihn auch in der Schweiz gefährden müsse.

Wir sind der Auffassung, daß man es hier mit einem Problem internationaler Natur zu tun hat. Deshalb würden wir es begrüßen, wenn sich das Sekretariat der I. T. F. intensiv mit der Angelegenheit befassen würde; wir begrüßen insbesondere auch, daß das Internationale Arbeitsamt herangezogen werden soll, weil nach unserer Meinung bei einer Aussprache mit dieser Stelle, bei der auch die Regierungen herangezogen werden könnten, mehr herauskäme als wenn wir immer gezwungen sind, nur unter uns zu tagen, denn diese Tagungen, soweit sie international sind, bleiben stets auf dem Boden der Kritik stehen. Dieses Vorgehen durch das Internationale Arbeitsamt kann unseres Erachtens aber nicht das Hauptmittel sein, sondern nur ein Mittel im Kampfe gegen das Einmannsystem. Das Hauptmittel muß bleiben, daß die Organisationen in den in Betracht kommenden Ländern gegen dieses System kämpfen. Wir in der Schweiz machen das so und wir hoffen, daß auch die anderen Organisationen nach Möglichkeit gegen das Einmannsystem kämpfen, und zwar nicht nur das Personal des Lokomotivdienstes, sondern das gesamte Eisenbahnpersonal. Es hat sich gezeigt, daß bei der einmännigen Besetzung der Lokomotiven nicht nur das übrige Zugpersonal, sondern auch das Personal beim Rangierdienst in hervorragendem Maße in Mitleidenschaft gezogen wird. Es handelt sich deshalb hier um eine Frage, die das gesamte Eisenbahnpersonal angeht, wobei das Lokomotivpersonal im Vordertreffen steht. Das Personal sollte sich deshalb mit vereinten Kräften gegen diese neue Betriebsform wenden.

Das Schwergewicht muß nach unserer Meinung nach wie vor bei den einzelnen Ländern liegen, und von der Bedeutung und Kraft, die die Organisationen dort auszuüben in der Lage sind, wird es abhängen, ob es den Verwaltungen gelingt, die einmännige Besetzung einzuführen oder ob dies vermieden werden kann.

Cramp (Vorsitzender): Ich danke dem Kollegen Bratschi für die wertvollen Mitteilungen über die Verhältnisse in der Schweiz, einem Lande, wo die Elektrifizierung in größerem Maßstab als in irgend einem anderen Lande Europas durchgeführt ist. Es ist schwierig, über den Wert der Elektrifizierung international zu urteilen, denn es muß dabei auf die Verhältnisse, welche in den einzelnen Ländern, ja manchmal sogar in gewissen Teilen eines Landes herrschen, Rücksicht genommen werden. Wie Kollege Bratschi erwähnte, sind in der Schweiz reichliche Wasserkräfte vorhanden und deshalb kann dort elektrische Kraft viel billiger hergestellt werden als in Ländern, die mangels genügender Wasserkräfte dazu Kohle verwenden

müssen. Bei der Entscheidung der Frage „Dampf oder Elektrizität“ ist aber auch noch ein anderer Faktor in Betracht zu ziehen. In dicht bevölkerten Industriezentren wäre es heutzutage unmöglich, den Stadt-, Vorstadt- oder Kleinstadtbetrieb mit Dampflokomotiven aufrechtzuerhalten. Ich denke hierbei besonders an die Untergrundbahnen. In den Großstädten London, New York, Paris usw. mit Untergrundverkehr wäre es ein Ding der Unmöglichkeit, die außerhalb der Stadt wohnende Bevölkerung mit Dampflokomotiven zu befördern. Diese können nicht schnell genug anfahren, aber auch nicht schnell genug halten, nicht zu reden von der Ruß- und Rauchentwicklung mit all ihren gesundheitsschädlichen Folgen für die Bevölkerung. Auf Grund statistischer Berechnungen wurde festgestellt, daß in Gegenden, wo größere Bevölkerungsmassen eng zusammenwohnen, die elektrische Zugkraft aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, und ganz unabhängig davon, ob Wasserkräfte vorhanden sind oder nicht, der Dampfkraft vorzuziehen ist.

Bei der Umstellung von Dampf- zum elektrischen Betrieb wird allerdings zunächst das Lokomotivpersonal betroffen. Ich möchte indessen auf eine andere Gruppe, das Personal im Signaldienst, verweisen, das z. B. in London durch die elektrische Bedienung der Signale überflüssig wird. Man geht sogar zur Schließung der Stellwerke über. Es ist deshalb notwendig, daß nicht nur das Personal im Signaldienst, sondern auch dasjenige bei den Kraftwerken in ein und derselben Organisation vereinigt ist. Während des Generalstreiks in England hat sich herausgestellt, daß die Gesellschaften mit Leichtigkeit Leute finden konnten, die imstande waren, elektrische Lokomotiven zu bedienen oder die schnell dazu ausgebildet werden konnten. Beteiligt sich auch das Personal der Kraftwerke an einem solchen Streik, dann kann die Verwendung solcher Streikbrecher unmöglich gemacht werden, da dann auch die elektrischen Signaleinrichtungen nicht funktionieren. Während des Generalstreiks waren, da sich auch die Signalleute als Mitglieder der allgemeinen Organisation daran beteiligten, sämtliche Signalapparate gestört, was eine Reihe von Unglücksfällen und Verkehrsstörungen zur Folge hatte, und nach Beendigung des Streiks dauerte es noch zwei bis drei Tage, bis sich der Signaldienst wieder ordnungsgemäß abwickelte. In Middlesbrough und Skelton konnten die Güterzüge zirka drei Tage lang überhaupt nicht verkehren. Wenn eine Organisation stark und schlagkräftig ist und ihr sämtliche Berufsgruppen, für die sie zuständig ist, angehören, werden sich die Eisenbahnen gründlich überlegen, ob sie es gegebenenfalls zu einem Konflikt kommen lassen wollen. Das ganze Personal muß daher einmütig für seine Forderungen kämpfen, und wenn es geschlossen zusammensteht, wird es ihm auch gelingen, sie den Verwaltungen abzurufen. Dies gilt besonders für das Personal im Lokomotivdienst, das in England erst nach einem besonderen Bildungsgang — Putzer, Heizer — in die Stelle des Lokomotivführers aufrücken kann. Durch die Elektrifizie-

rung verliert es seinen Charakter als besondere Personalkategorie, denn, wie bereits Kollege Bratschi erwähnte, die Gesellschaften suchen die Führer elektrischer Lokomotiven aus den verschiedensten Personalgruppen heraus. Es liegt daher im ureigensten Interesse des Lokomotivpersonals, sich mit den übrigen Berufsgruppen der Eisenbahner gewerkschaftlich zusammenzuschließen.

Es freut mich, daß über die Frage der Stellungnahme zur Elektrifizierung soviel Klarheit geschaffen wurde. Ich hoffe, daß der Kongreß mit den beiden vorliegenden Resolutionen über die Elektrifizierung der Eisenbahnen und die automatische Kuppelung einverstanden sein wird, damit, wenn die Pläne ausgearbeitet sind, sich die im nächsten Jahre abzuhaltende Konferenz mit der Angelegenheit weiter beschäftigen kann. Vorläufig genügt es, wenn wir diese beiden Resolutionen annehmen.

Coudun (Frankreich): Wir sind den deutschen Kollegen dankbar dafür, daß sie die Frage der Elektrifizierung und die damit zusammenhängenden Probleme hier zur Sprache gebracht haben. Auch in Frankreich verspüren wir die Folgen der Elektrifizierung. Es sei in diesem Zusammenhang bemerkt, daß der Kriegsminister versucht, den Dampfbetrieb teilweise aufrechtzuerhalten; uns scheint dies ein Vorwand zu sein, um das Personal im Dampfbetrieb gegen das bei den elektrifizierten Bahnen beschäftigte Personal auszuspielen. Was den Unterhalt der Motorwagen betrifft; so stellten wir fest, daß dieser durch besonderes Personal vorgenommen wird, während auf anderen Netzen die Lokomotive vom Lokomotivpersonal geschmiert werden muß und auf wieder anderen ihm der gesamte Unterhalt zwischen den periodischen Untersuchungen obliegt. Die Arbeitsbedingungen für das Personal im Dampf- und dasjenige im elektrischen Betrieb sind nahezu dieselben; die Entlohnung der Lokomotivführer bei elektrischen Bahnen ist jedoch um eine Gehaltsstufe niedriger als die der Dampflokomotivführer. An verschiedenen Orten sind die Lokomotivführer vor die Alternative gestellt: entweder sich versetzen zu lassen oder eine Lohnkürzung zu akzeptieren. Auf Proteste der französischen Eisenbahnergewerkschaft hin haben die Eisenbahngesellschaften nach Abhaltung einer Ingenieurkonferenz geantwortet, daß die Bedienung elektrischer Lokomotiven bei weitem nicht so viel technische Kenntnisse erfordert als die von Dampflokomotiven. Der Dampflokomotivführer habe ein regelrechtes Kraftwerk vor sich, während der Elektrolokomotivführer lediglich an einer Kurbel herumdrehe. Die französische Gewerkschaft erkennt jedoch diese falsche Erklärung nicht an. Wir glauben, daß die I. T. F. unter Einsetzung ihrer ganzen Autorität den Kameraden verständlich machen muß, daß die Interessen der Dampf- und der Elektrolokomotivführer dieselben sind und daß sie unter allen Umständen verhindern müssen, daß die Dampflokomotivführer gegen die Führer elektrischer Lokomotiven sozusagen in den Krieg gehetzt werden.

Das Einmannsystem ist, was die Sicherheitsfrage betrifft, als eine Gefahr anzusehen. Soeben hat auf diesem Podium ein Kamerad von der Totmannskurbel gesprochen; diese hat man auch in Frankreich eingeführt. Die Gesellschaften haben jedoch behauptet, daß diese sehr wenig Sicherheit biete, sodaß seit längerer Zeit diese technische Vorrichtung überhaupt nicht mehr angebracht wird. Andererseits versuchte man, Zugbegleitungspersonal zu beauftragen, bei etwaigen Unsicherheiten des Führers einzuspringen. Die Eisenbahner sowohl als ihr Gewerkschaft haben nicht unterlassen, gegen dieses Verfahren energisch zu protestieren, worauf die Unternehmen dazu übergingen, an die Seite des Lokomotivführers einen Lehrling zu stellen. Aber auch dieses System wollen sie auf die Dauer nicht beibehalten, weil sie die ernste Absicht haben, Lokomotiven nur mit einem Führer zu besetzen. Die französische Delegation glaubt, daß die Konferenz augenblicklich nichts besseres tun kann als die beiden vorgelegten Resolutionen anzunehmen, damit der darin vorgeschlagene Arbeitsplan vom Sekretariat durchgeführt und das Resultat der Arbeiten einer späteren Konferenz unterbreitet werden kann.

Lathan (England): Da ich die Organisation des Kanzleipersonals bei den Eisenbahnen verrete, will ich mich nicht zu den technischen Fragen äußern, die sich bei der Behandlung des Diskussionsgegenstandes ergeben. Wenn jedoch ein besonderer Ausschuß zur Durchführung der zu beschließenden Maßnahmen eingesetzt werden sollte, so beantrage ich, daß sich dieser auch mit den finanziellen Folgen der Elektrifizierung befassen möge. Von den deutschen Kollegen habe ich gehört, daß zur Umstellung des Betriebs viele Millionen erforderlich sind. Es wäre deshalb notwendig, zu untersuchen, inwiefern das alte überflüssig gewordene Dampflokotiv- und Wagenmaterial tatsächlich abgeschrieben worden ist. Erfolgt keine Abschreibung, so werden zu große Lasten auf die Eisenbahngesellschaften drücken und die Folge davon ist, daß das Personal und das reisende Publikum die damit verbundenen Kosten zu tragen haben werden. In Anbetracht der Wichtigkeit dieser Angelegenheit würde der Wert einer Untersuchung, die sich auch hierauf erstreckte, beträchtlich erhöht.

Nathans: Die Diskussion über den Behandlungsgegenstand hat manches Interessante zutage gefördert und ich glaube, daß unter uns keine Meinungsverschiedenheiten darüber bestehen. Was seitens der I. T. F. getan werden muß, habe ich bereits in der von mir eingebrachten Resolution umschrieben. Es ist jedoch für mich eine noch offene Frage, ob es jetzt schon angebracht wäre, eine besondere Kommission zum Studium dieser Fragen zu ernennen. Nach meiner Ansicht wäre es besser, vorläufig nur die in den von mir vorgebrachten Resolutionen aufgeführten Arbeiten in Angriff zu nehmen. Wenn mit Hilfe der angeschlossenen Organisationen sämtliches Material gesammelt ist, könnte dieses, sowie das bereits vorliegende

Material in Form einer Broschüre herausgegeben werden, damit sich die Kollegen der verschiedenen Länder über die Verhältnisse im Auslande informieren können. Meines Erachtens wäre ein solches Vorgehen augenblicklich empfehlenswerter als die Ernennung einer besonderen Kommission. Ich glaube sagen zu dürfen, daß das Büro der I. T. F. auf Grund seiner bisherigen Untersuchung der Elektrifizierungsfrage die Gewähr dafür bietet, daß es auch in Zukunft sein möglichstes tun wird, um sie zu einem befriedigenden Abschluß zu bringen. Sollte später mittels des Internationalen Arbeitsamts eine internationale Konferenz zustandekommen, so werden wir selbstredend von den verschiedenen Landesorganisationen eine Delegation der I. T. F. bilden, und dann wird auch der geeignete Moment zur Ernennung einer besonderen Kommission gekommen sein. Es ist praktisch unmöglich, die Kommission so zu bilden, wie es die deutschen Kollegen vorgeschlagen haben; von den französischen Kollegen liegt bereits ein Antrag vor, in dem sie die Aufnahme in diese Kommission verlangen, und jedenfalls würden noch eine Reihe anderer Organisationen ähnliche Anträge stellen. Deshalb schlage ich der Konferenz vor, von der Bildung einer Kommission abzusehen, die zur Elektrifizierungsfrage vorgelegten Resolutionen anzunehmen und es dem Sekretariat zu überlassen, die darin umschriebenen Arbeiten gemeinsam mit den Mitgliederorganisationen auszuführen.

Die Konferenz nimmt darauf beide Resolutionen einstimmig an und vertagt sich bis 16. September, 8½ Uhr.

Zweite Sitzung.

Donnerstag, 16. September, vormittags 8 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Cramp (Vorsitzender): Zunächst steht

die Frage der automatischen Kuppelung

zur Behandlung, worüber Kollege Nathans berichten wird.

Nathans: Die I. T. F. hat in der Frage der automatischen Kuppelung eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. Besonders zu erwähnen ist ein von mir am 30. Januar 1924 von La Rochelle aus an das Internationale Arbeitsamt gerichtetes Telegramm, worin ich mitteilte, daß ich den dort vorgenommenen Versuchen über die Zweckmäßigkeit der automatischen Kuppelungsvorrichtung Boirault beigewohnt und mich davon überzeugt hätte, daß die Einführung einer automatischen Kuppelung möglich ist und die bisherige Versuchsperiode auf diesem Gebiet als abgeschlossen betrachtet werden muß. Es ist nicht meine Absicht, an dieser Stelle für ein bestimmtes Kuppelungssystem Propaganda zu machen, denn ich weiß, daß auch in anderen Ländern erfolgreiche Versuche mit automatischen Kuppelungssystemen unternommen worden sind. So hatte ich im Oktober 1924 anlässlich der Eisenbahnausstellung in Seddin bei Berlin Gelegenheit, Versuchen mit den Systemen Scharfenberg und Willison beizuwohnen. Dem Büro der I. T. F. gehen häufig Mitteilungen über die Erfindung von neuen Systemen zu, sodaß man sich ein Bild über ihre große Anzahl machen kann. Letzte Woche erhielten wir wiederum eine ähnliche Nachricht, laut der ein schwedischer Eisenbahner namens Sandström-Torsås ein neues Kuppelungssystem erfunden haben soll.

In Anbetracht der vorerwähnten Umstände hat der Eisenbahnerkongreß in Bellinzona beschlossen, daß das Internationale Arbeitsamt ersucht werden solle, einen Wettbewerb zwischen den verschiedenen automatischen Kuppelungssystemen zu veranstalten, damit festgestellt werden könne, welches das beste sei. Auf unseren diesbezüglichen Antrag erwiderte jedoch das Internationale Arbeitsamt, daß es hierfür unzuständig und auch nicht so eingerichtet sei, um feststellen zu können, welchen Anforderungen die automatische Kuppelung genügen muß. Obwohl diese Antwort bedauerlich ist, müssen wir sie doch akzeptieren und wir sind davon überzeugt, daß

das Internationale Arbeitsamt in diesem Falle nichts anderes tun konnte. Im allgemeinen hat es sich sehr für die Einführung der automatischen Kuppelung bemüht und ich möchte nicht versäumen, ihm im Namen der I. T. F. für die uns in dieser Richtung verliehene Unterstützung unseren besten Dank auszusprechen. Gleichzeitig danke ich auch dem schweizerischen Arbeitervertreter beim Internationalen Arbeitsamt, dem Kollegen Schürch, bestens für seine Mitarbeit. Auf seine Veranlassung hat die Internationale Arbeitskonferenz vom Oktober 1923, das Internationale Arbeitsamt beauftragt, eine Erhebung über die Frage der automatischen Kuppelung einzuleiten und auch späterhin ist er für die diesbezüglichen Forderungen der Eisenbahnerschaft eingetreten.

Wenn man bedenkt, daß die Frage der automatischen Kuppelung nur international geregelt werden kann, ist es erfreulich festzustellen, daß die Internationale Union der Eisenbahnverwaltungen ihre technische Kommission beauftragt hat, sich mit dieser Angelegenheit zu befassen. (In dieser Kommission sind folgende Länder vertreten: Frankreich, Deutschland, Belgien, Finnland, Österreich, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei und Sowjetrußland.) In einer 1925 in München stattgefundenen Sitzung hat diese Kommission einen Vertreter des Internationalen Arbeitsamts ersucht, der Internationalen der Eisenbahnverwaltungen das Ergebnis der vom Internationalen Arbeitsamt durchgeführten Untersuchung mitzuteilen und darauf eine Unterkommission, bestehend aus Vertretern Deutschlands, Frankreichs, Belgiens, Österreichs und Italiens beauftragt, mit dem Studium des Problems fortzufahren und der 1926 abzuhaltenden nächsten Kommissionssitzung einen Bericht zu unterbreiten.

Wir glauben indessen, daß eine internationale Lösung des Problems besser und schneller erfolgen könnte, wenn auch das Personal an den Untersuchungsarbeiten teilnimmt. Deshalb richteten wir am 9. November 1925 ein Schreiben folgenden Inhalts an den Generalsekretär der Internationale der Eisenbahnverwaltungen, Herrn Lerverve:

„Wie wir erfahren, hat die technische Kommission der dortigen Internationale in ihrer neuerdings in München abgehaltenen Sitzung beschlossen, eine Unterkommission mit dem weiteren Studium der Frage der automatischen Kuppelung zu betrauen und wir glauben, daraus schließen zu dürfen, daß diese Frage nach langen Jahren der Vorbereitung endlich ihrer praktischen Verwirklichung entgegengeht.

Der Vertreter des Internationalen Arbeitsamts, Herr Voionmaa, hatte in fraglicher Kommissionssitzung Gelegenheit, darzulegen, daß das Eisenbahnpersonal im höchsten Grade an der Frage der automatischen Kuppelung interessiert ist. In Anbetracht dieser Tatsache und in Ausführung der von verschiedenen unserer internationalen Kongresse zugunsten der automatischen Kuppelung angenommenen Resolutionen gestatten wir uns, Ihnen vorzuschlagen, die fragliche Unterkommission durch Zulassung einer

gleichen Anzahl Vertreter des Eisenbahnpersonals zu erweitern, um eine paritätische Körperschaft ins Leben zu rufen, deren Aufgabe es ist, die Möglichkeit der internationalen Einführung eines automatischen Wagenkuppelungssystems zu untersuchen und die vorhandenen verschiedenen Systeme zu prüfen.

Wir hoffen, Herr Generalsekretär, daß Sie unseren Vorschlag in wohlwollende Erwägung ziehen werden, und verbleiben usw.“

Hierauf ging uns folgende Antwort zu:

„In Ihrem Schreiben vom 9. September teilten Sie mir mit, welches Interesse Sie an der Frage der automatischen Kuppelung haben, und schlugen mir vor, die Unterkommission der Union der Eisenbahn-Verwaltungen, die sich zurzeit mit der Frage beschäftigt, um eine gleich große Anzahl Vertreter des Eisenbahnpersonals zu erweitern.

Ich habe die Ehre Ihnen mitzuteilen, daß Ihr Vorschlag der letzten, am 9. November in Paris stattgefundenen Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses der Union zur Prüfung vorgelegt worden ist, muß Ihnen jedoch zu meinem Bedauern mitteilen, daß Ihr Vorschlag nicht in Erwägung gezogen werden kann, da auf Grund der Statuten der Internationalen Union der Eisenbahn-Verwaltungen zu den Sitzungen der Kommissionen oder Unterkommissionen der Union nur die Verwaltungen zugelassen werden können, welche ihr als Mitglied angehören.“

Mag dieser Bescheid auch richtig sein, so zweifeln wir doch daran, ob er zur Lösung der Frage beiträgt. Jedenfalls ergibt sich hieraus nach unserer Meinung die dringende Notwendigkeit, daß eine behördliche Stelle ins Leben gerufen werden sollte, in der es den Vertretern der Regierungen, Verwaltungen und des Personals ermöglicht wird, gemeinsam die verschiedenen Fragen zu besprechen, welche von internationalem Interesse für das Eisenbahnwesen und die Eisenbahnerschaft sind und die nur international geregelt werden können.

Im Februar 1926 ersuchten wir den Kollegen Schürch nochmals, dem Internationalen Arbeitsamt die Frage der automatischen Kuppelung zu unterbreiten. Dieser antwortete uns darauf, daß er wie immer bereit sei, uns voll und ganz zu unterstützen, daß es aber nicht mehr möglich sei, die Frage der automatischen Kuppelung auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz in 1927 zu setzen.

Wir müßten demnach mindestens bis 1928 warten. Ich bin jedoch der Ansicht, daß das Eisenbahnpersonal in Anbetracht der sozialen Bedeutung seiner Arbeit Anspruch darauf hat, daß für seine Desiderata etwas mehr Eile und etwas mehr Interesse an den Tag gelegt wird als bis jetzt der Fall ist.

Die Eisenbahnerschaft muß sich, was die internationale Verwirklichung seiner Forderungen betrifft, eingedenk sein, daß seinen Interessen und Rechten auf internationalem Gebiet nur insoweit Rechnung

getragen wird, als es in der Lage ist, seinen Einfluß und seine Macht zur Geltung zu bringen. Verbesserungen sowohl in bezug auf die Frage der automatischen Kuppelung als auch der anderen Fragen hängen direkt ab von dem Maße, in welchem das Personal seine Schlagkraft zu entfalten vermag.

Zum Schluß möchte ich vorschlagen, der Kongreß wolle das Büro der I. T. F. beauftragen, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln seine Bemühungen zur Lösung der Frage der automatischen Kuppelung fortzusetzen und insbesondere auf die Schaffung einer internationalen paritätischen Körperschaft hinzuwirken, welche mit der Behandlung und wenn möglich der Lösung der verschiedenen internationalen Fragen betraut werden soll. Andererseits müssen die angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen aufgefordert werden, die Frage der automatischen Kuppelung im eigenen Lande in den Vordergrund zu stellen und dem Personal einzuprägen, daß der Erfolg der national und international gemachten Bemühungen vor allem davon abhängt, wie es sich selbst für seine Forderungen einsetzt.

Fahren die unvorsichtigen und bornierten Regierungen und Verwaltungen fort, die Existenz des Personals von finanziellen Erwägungen abhängig zu machen, so ist es Sache des Personals, durch eine Bewegung zu beweisen, daß es sich nichts mehr gefallen läßt und seine Geduld zu Ende ist.

Bei einer solchen Bewegung ergäbe sich z. B. für das Personal die Möglichkeit, selbst über seine Sicherheit zu wachen durch buchstäbliche Einhaltung der von den Verwaltungen erlassenen Sicherheitsvorschriften, und eine derartige Bewegung könnte dann evtl. gemeinsam auch international durchgeführt werden.

Aus den dargelegten Gründen schlage ich deshalb dem Kongreß vor, folgende Resolution anzunehmen:

Resolution über die automatische Kuppelung.

In der Erwägung,

daß infolge des Fehlens einer automatischen Kuppelungsvorrichtung wichtige Gruppen des Eisenbahnpersonals ihre Tätigkeit beim Rangierdienst noch stets unter unnötig größerer Lebensgefahr verrichten müssen als im allgemeinen bereits mit der Tätigkeit des übrigen Eisenbahnpersonals verbunden ist,

daß andererseits die Einführung der automatischen Kuppelung auch die technische Zuverlässigkeit und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs steigert,

daß auch die offizielle Untersuchung des Internationalen Arbeitsamtes, die auf Grund des Antrages Schürch auf der Internationalen Arbeitskonferenz in 1923 erfolgt ist, zu der Schlußfolgerung leitete, daß (in den einzelnen Ländern, wo die automatische Kuppelung teilweise oder ganz eingeführt ist), „die automatische Kuppelung in großem Umfang zur Sicherheit des Eisenbahnpersonals beigetragen hat“,

stellt der Kongreß nach Kenntnisnahme von den Bemühungen, die seit dem Eisenbahnerkongreß von Bellinzona zwecks Verwirklichung des seit Jahrzehnten vom Eisenbahnpersonal geäußerten Wunsches auf Einführung der automatischen Kuppelung getan worden sind, fest,

a) daß die zahlreichen Versuche mit verschiedenen Systemen der automatischen Kuppelung, von denen einzelne bereits im praktischen Gebrauch stehen, bewiesen haben, daß, soweit die technische Seite in Frage kommt, zur Einführung der automatischen Kuppelung übergegangen werden kann;

b) daß in verschiedenen Ländern die Eisenbahnverwaltungen auf entsprechende Anfrage seitens des eigenen Personals erklärt haben, die Einführung der automatischen Kuppelung in dem betreffenden Lande sei abhängig von einer allgemeinen Einführung,

und ersucht die in Frage kommenden Instanzen des Völkerbundes, die die Erfüllung und Durchführung der in den Friedensverträgen gemachten Zusicherungen betreffend den Schutz der Arbeiter gegen Betriebsunfälle zu überwachen haben, Maßnahmen zu treffen, daß die Einführung der automatischen Kuppelung nicht länger verzögert wird und dringt bei den angeschlossenen Organisationen darauf an, für die Einführung der automatischen Kuppelung eine kräftige Aktion zu entfalten, bei der, wenn nötig, ein gemeinsames Auftreten auch international zum Ausdruck kommen muß.

Die Konferenz nimmt darauf diese Entschließung einstimmig an.

Bidegaray (Frankreich) spricht über die Signalwiederholung. In Frankreich wurden Versuche zur Vornahme der Signalwiederholung mit Hertzschen Wellen gemacht, die auch befriedigend verliefen. Die Eisenbahngesellschaften haben sich jedoch gegen die Einführung dieses Apparates gewehrt. Sie wollen nun durchaus die Vereinheitlichung der Apparate durch eine „Krokodil“ genannte Vorrichtung. Diese besteht aus je zwei auf dem Apparat und den Gleisen angebrachten Bürsten, die sich gegenseitig berühren. Zum besseren Verständnis habe ich den Apparat im Konferenzsaale aufgestellt und ich werde ihn den Delegierten praktisch vorführen.

Bei den meisten Eisenbahnunfällen werden bei Feststellung der Ursachen von den verantwortlichen Bediensteten sich widersprechende Behauptungen aufgestellt. Das Signalpersonal behauptet z. B., das Signal sei frei oder geschlossen gewesen und das Lokomotivpersonal vertritt die gegenteilige Meinung. Der vor uns stehende Apparat macht jedoch derartige Widersprüche unmöglich, da alle Bewegungen der Signale auf dem Geschwindigkeitsmesser angezeigt werden. Das Geheimnis liegt in einer Büchse, die mit Feilspänen gefüllt ist. (Erklärung: der elektrische Strom wird durch einen Draht geleitet, durch Ladung der beiden Pole tritt der Apparat in Funktion; durch Preßluft erfolgt die Registrierung auf dem Geschwindigkeitsmesser.) Ich bin der Auffassung, daß das Publikum davon in Kenntnis gesetzt werden soll, daß die Unfälle nicht, wie meistens behauptet wird, auf die Nachlässigkeit oder Unzuverlässig-

keit des Personals zurückzuführen sind, sondern daß auch die Verwaltungen ein gut Teil Verantwortung tragen. Die Lokomotivführer sind bereit, die ganze Verantwortung zu übernehmen, wenn die Verwaltungen ihr möglichstes tun, um Unfälle zu verhüten durch Einführung solcher Apparate, die ohne große Kosten angeschafft werden können. Ich möchte vorschlagen, uns mehr an die mit Hertzschsen Wellen in Bewegung gesetzten Apparate zu halten, statt an die mit Bürsten versehenen, weil die Sicherheit bei Anwendung der Hertzschsen Wellen bedeutend größer ist. Der Nachteil bei den Bürsten liegt besonders darin, daß diese an den Gleisen und Schwellen befestigt und durch die über sie geführten Lasten in ständiger Bewegung sind; dagegen werden bei Verwendung der Hertzschsen Wellen alle Ungleichheiten ausgeschaltet und bei Nacht oder Nebel, bei gutem oder schlechtem Wetter funktioniert der Apparat stets tadellos. Ich erachte es deshalb für notwendig, daß der Kongreß die Verantwortlichkeit des Personals vor dem Publikum festlegt, auf die Einführung der automatischen Wagenkuppelung drängt und besonders die Vorteile eines Signalwiederholungsapparates betont. Ich bitte, den vorgelegten Antrag, welcher die Einführung von mit Hertzschsen Wellen in Bewegung gesetzten Signalwiederholungsapparaten fordert, anzunehmen.

Darauf folgt die Annahme folgender Resolution:

Resolution über die Signalwiederholung.

„Der Kongreß beauftragt das Sekretariat, auf die allgemeine Einführung der Signalwiederholung und Signalregistrierung auf Lokomotiven mittels Hertzscher Wellen hinzuwirken.“

Cramp: Die Konferenz hat noch Nr. 12 der beim Kongreß eingebrachten Anträge (Austausch von Verbandsvertretern unter den Hauptverwaltungen, vorübergehende Beschäftigung von Verbandsvertretern bei der I. T. F., Austausch von Kindern, persönliche Fühlungnahme bei Reisen im Ausland) zu behandeln.

Nathans: Dieser Antrag bedarf keiner langen Erläuterung. Wir müssen uns stets vergegenwärtigen, welche Unmenge von Arbeit die I. T. F. noch zu bewältigen hat, bis sie in der Lage sein wird, ihre wichtige Aufgabe voll und ganz zu erfüllen und den internationalen Gedanken zum wirklichen Leitgedanken unserer Bewegung zu machen. Versäumen wir nichts, damit wir dieses Ziel so schnell wie möglich erreichen können. Eine internationale Organisation kann nur nach Maßgabe der Position und des Einflusses ihrer angeschlossenen Landesorganisationen zu Macht gelangen und nützliche Arbeit verrichten. Aus diesem Grunde ist es nötig, daß diese Organisationen vor allem zweckmäßig eingerichtet sind, daß sie über die Verhältnisse und Vorkommnisse im Auslande Bescheid wissen und sie in richtiger Weise beurteilen können. Es wird ihnen dann möglich sein, daraus nützliche Lehren zu ziehen, sich gleichzeitig kennen und

gegenseitig schätzen zu lernen und möglichst enge internationale Beziehungen anzuknüpfen.

Ein geeignetes Mittel, um dies zu erreichen, scheint uns vor allem der gegenseitige Austausch von Verbandsvertretern zu sein, welche eine Zeitlang in den Büros der Hauptverwaltungen beschäftigt werden und die innere Tätigkeit der Verbände, ihre Einrichtung usw. studieren können. Wir wissen wohl, daß sich dabei Schwierigkeiten ergeben werden und daß es für die Organisationen nicht immer sehr leicht sein wird, einen Mitarbeiter für eine gewisse Zeit zu missen. Sollte eine solche Schwierigkeit unüberwindlich sein, so könnte man immer noch erwägen, ob nicht ein jüngerer Angestellter hierfür in Betracht zu ziehen ist. Dieselbe Schwierigkeit könnte sich indessen auch bei dem weiteren in Antrag 12 gemachten Vorschlag betreffend die Beschäftigung von Verbandsvertretern im Büro der I. T. F. ergeben. Es ist aber einleuchtend, daß die Vorteile, die aus einem solchen Austauschverfahren gewonnen werden könnten, ganz gewaltig sein würden.

Das Büro der I. T. F. ist in hohem Maße auf die Mitarbeit seiner Organisationen angewiesen, und diese Mitarbeit läßt, obwohl in letzter Zeit eine Besserung zu verzeichnen war, noch viel zu wünschen übrig. Soll die I. T. F. eine wirklich lebendige Organisation werden, so müssen deren Mitgliedsverbände in viel intensiverer Weise mitarbeiten, als dies bisher der Fall war.

Wir haben wiederholt den Eindruck gewonnen, als ob der hauptsächlichste Grund dieses Mangels an Mitarbeit darin zu suchen wäre, daß man keinen klaren Begriff über die einer internationalen Organisation erwachsenden Aufgaben hat und daß man demzufolge auch nicht die Bedeutung unserer Fragebogen, unserer Auskunftsersuchen usw. erkennt.

Aus diesen Gründen glauben wir, daß es der künftigen Entwicklung der Internationale sehr förderlich wäre, wenn sich Vertreter der angeschlossenen Verbände eine Zeitlang im Büro der I. T. F. betätigen würden.

Zum Punkt c) des Antrages möchte ich bemerken, daß das Sekretariat bereits Gelegenheit hatte, bei der Veranstaltung von Reisen für Mitglieder angeschlossener Organisationen und dem Austausch von Kindern von Verbandsmitgliedern während der Ferien praktisch mitzuwirken. Wir sind der Ansicht, daß sich die I. T. F. auch auf diesem Gebiete als nützlich erweisen und zu einem besseren internationalen Verständnis beitragen könnte.

Dies trifft auch bei Punkt d) des Antrags zu, der von den schweizerischen Kollegen eingebracht wurde. Wir pflichten ihrer Begründung voll und ganz bei und können dem nur hinzufügen, daß wir gerne in dem gewünschten Sinne mithelfen werden.

Wir sind uns wohl bewußt, daß an die Ausführung der in den beiden letzten Punkten des Antrags 12 gemachten Vorschläge sofort herangegangen werden kann, daß jedoch ein endgültiger Beschluß über die Punkte a) und b) im jetzigen Augenblick nicht angängig, geschweige denn sofort ausführbar ist. Es handelt sich hier vielmehr um Zukunftsfragen, auf die wir bereits heute die Aufmerksamkeit unserer Organisationen lenken wollen.

Wir könnten auch noch an andere Fragen der Zukunft denken, z. B. die Errichtung von Ferienheimen für die Eisenbahner. Gerade dieser Berufsgruppe bietet sich wegen der Fahrtvergünstigungen, die ihnen gewährt werden, am ehesten Gelegenheit, Reisen ins Ausland zu unternehmen. Wir könnten versuchsweise an die Errichtung eines oder zweier am Meere und in den Bergen gelegenen Heime herangehen und den Mitgliedern unserer Organisationen einen angenehmen Ferienaufenthalt in Gesellschaft ausländischer Kameraden und zu günstigeren Bedingungen als in den Hotels ermöglichen. Denjenigen Kameraden, welche während der Ferien ihre Kenntnisse erweitern wollen, könnte durch Abhaltung von Sommerkursen, in denen sie interessierende Fragen zur Behandlung kommen, Rechnung getragen werden.

Unsere schweizerischen und belgischen Kameraden wissen, daß ich seit langem derartige Pläne hinsichtlich der Errichtung von Ferienhäusern hege. Ich glaube aber, daß auch zu ihrer Verwirklichung noch nicht der geeignete Moment gekommen ist; ich will lediglich die Organisationen von diesem Gedanken in Kenntnis setzen.

Besonders anempfehlen möchte ich das bereits von einigen Landesorganisationen gegebene Beispiel der Veranstaltung internationaler Zusammenkünfte des Eisenbahnpersonals, das allgemeine Nachahmung verdient. Ich erinnere an die Versammlungen, die an der deutschen und schweizerischen Grenze, sowie in den skandinavischen Ländern abgehalten wurden. Der Brauch, bei Kongressen der Landesorganisationen die ausländischen Verbände einzuladen, bürgert sich immer mehr ein und ist ebenfalls sehr zu empfehlen.

Wir dürfen keine Gelegenheit verstreichen lassen, ohne die Bande internationaler Brüderlichkeit zu festigen, und wir müssen uns dabei stets der großen Wichtigkeit persönlicher Fühlungnahme eingedenk sein. Dann sind wir eher in der Lage, Mängel, die unserer Bewegung und unserer Organisation anhaften, zu erkennen und daraus Vorteile zu ziehen, die uns befähigen, unser Ziel schneller zu erreichen.

Es ist meines Erachtens unnötig, eine Resolution zu Antrag 12 zu fassen und es genügt, wenn durch die Diskussion die Aufmerksamkeit der Delegierten auf die bewußten Fragen gelenkt wird.

Cramp (Vorsitzender): Ich glaube, daß wir uns ausnahmslos den Ausführungen des Kollegen Nathans anschließen und die von

ihm vertretene Sache unterstützen. Er wird nun zur Frage der Schaffung eines Eisenbahnerbeirats sprechen.

Nathans: Von den vom Eisenbahnerkongreß in Bellinzona angenommenen Entschlüssen ist bis heute eine nicht ausgeführt, nämlich diese, welche den Generalrat der I. T. F. auffordert, einen Beirat für die Eisenbahnersektion einzusetzen. Es ist wohl richtig, daß der Eisenbahnerkongreß in einem solchen Beirat mehr eine Körperschaft erblickte, welche die persönlichen Beziehungen unter den Eisenbahnern der verschiedenen Länder fördert; ich vertrat und vertrete noch die Auffassung, daß ein solcher Beirat von weit größerer Bedeutung ist. Er hätte bei unseren Organisationen das Interesse an der Tätigkeit der I. T. F. steigern und ihre direkte Beteiligung an der Leitung des Sekretariats bewirken können.

In den Rundschreiben, welche wir auf Grund der Resolution den betreffenden Verbänden zugehen ließen, haben wir die Aufgabe des Beirats wie folgt umschrieben:

Der Nutzen einer solchen Körperschaft liegt unseres Erachtens nicht lediglich in der Förderung der persönlichen Beziehungen zwischen dem Eisenbahnpersonal der verschiedenen Länder; er ist weit größer.

Es ist unsere Absicht, dem Beirat regelmäßig Tätigkeitsberichte der Eisenbahner-Sektion zu unterbreiten und dort alle Fragen, die im Interesse einer ordnungsgemäßen Erledigung ihrer Arbeit gelegen sind, zu prüfen, ohne natürlich die Autorität der leitenden Stellen der I. T. F. zu verletzen. Wir glauben daher, daß unsere Arbeit durch eine Vertretung der verschiedenen Organisationen im Beirat sehr gefördert würde.

Durch ihre Tätigkeit innerhalb des Beirats käme eine regere Zusammenarbeit zustande; die Delegierten würden sich persönlich nähertreten; man ginge mit größerem Interesse an die gemeinsame Aufgabe heran und *die Organisationen würden dem Sekretariat bei seiner Arbeit mehr Unterstützung angedeihen lassen.*

Wir müssen indessen feststellen, daß all diese Dinge im jetzigen Augenblick noch zu wünschen übrig lassen.

Die Beiratssitzungen dürften unseres Erachtens nach genügender und sorgfältiger Vorbereitung nicht länger als höchstens ein oder zwei Tage in Anspruch nehmen.

Die Erfahrung wird zeigen, ob es nötig sein wird, alle 3 Monate oder in größeren Zeiträumen zusammenzukommen.“

Das Resultat der Rundschreiben hat uns jedoch in unseren Erwartungen enttäuscht. Nur eine beschränkte Anzahl Organisationen wiesen einen Delegierten an. Wir könnten daraus schließen, daß man im allgemeinen mit der von der Eisenbahnersektion geleisteten Arbeit zufrieden ist und man es nicht für nötig hält, einen Beirat ins Leben zu rufen.

Obwohl dies für uns sehr schmeichlerisch wäre, sind wir doch noch stets der Meinung, daß eine derartige Kommission besonders in Anbetracht der immer häufiger auftauchenden Probleme wertvolle Arbeit leisten könnte. Wie dem auch sei, wir wollen die Schaffung eines Beirats für die Eisenbahnersektion nicht erzwingen und machen deshalb auch keinen neuen Vorschlag in dieser Richtung. Wir werden mit unserer Arbeit fortfahren, bis die Zeit gekommen ist, da diese Frage reifer ist und eine passende Lösung für sie gefunden werden kann.

Schluß der Konferenz: 11 Uhr vormittags.

Internationale Konferenz der Hafendarbeiter.

Abgehalten am Mittwoch, dem 15. September 1926 in Paris.

Beginn nachmittags 3 Uhr.

Vorsitzender: *J. Döring* (Deutschland).

Döring (Vorsitzender): Zur Diskussion steht Antrag Nr. 17 betr.

Laden und Löschen durch Schiffsmannschaften.

Bevin (England): Diesen Antrag haben wir in der Absicht eingereicht, damit sich die I. T. F. für eine einheitliche Regelung in Sachen des Ladens und Löschens von Schiffen einsetze. Schiffsmannschaften können meines Wissens fast in jedem Lande auf Grund des Seerechts zur Verrichtung von Lade- oder sonstigen Arbeiten an Bord gezwungen werden. Sollte es zu einer bestimmten internationalen Bewegung in dieser Richtung kommen, so sind wir in England bereit, zu versuchen, ein Amendement zu dem die Obliegenheiten der Seeleute bestimmenden Seerecht zu erwirken. Hierbei kommen drei wichtige Punkte in Betracht, die hauptsächlich die Frage der Bedienung von Winschen und Kränen berühren. Zeitweise wird von Schiffsbesatzungen verlangt, die Ladung zu löschen. In der internationalen Transportarbeiter-Bewegung gibt es Kameraden, die auf Grund ihrer Landesgesetze derartige Arbeiten verrichten müssen. Wird dies von ihnen verlangt, so tritt gewöhnlich Arbeitseinstellung ein, um die Unternehmer zu zwingen, Winschleute und Kranführer des betreffenden Landes zu beschäftigen. Ich sehe natürlich voll und ganz ein, daß englische Reeder in anderen Ländern genau dasselbe tun wie Reeder anderer Länder in unseren. Auch will ich die Sache nicht so hinstellen, als ob wir vollkommen und alle anderen im Irrtum seien. Ich bin für eine einheitliche Regelung. Der Seemann muß ausschließlich zu Seemannsarbeiten verwendet werden. Die Sonderrichtungen an Bord beeinträchtigen seinen Lebensstandard. Ich möchte vermieden haben, daß eine gewisse Arbeiterkategorie gegen eine andere ausgespielt wird. Äußerungen von Kameraden anderer Länder habe ich entnommen, daß seitens der Seeleute gar nicht gewünscht wird, zu solchen Arbeiten gezwungen

zu werden. In der Regel wird auch keine Sondervergütung geleistet und nur deshalb so verfahren, weil es für den Reeder vorteilhafter und bequemer ist.

Hierher gehört auch die Sicherheitsfrage bezüglich der in den Schiffsräumen arbeitenden Mannschaften. Wir haben bereits vor vielen Jahren energisch versucht, Arbeiten an technischen Vorrichtungen, den Ausguck an der Luke usw., für solche Leute zu reservieren, die nicht mehr imstande sind, schwere Arbeiten zu verrichten, und wir mußten feststellen, daß Ausländer immer nur zum Schaden unserer älteren und verkrüppelten Leute verwendet werden. Soweit mechanische Verrichtungen in Betracht kamen, bestanden wir auch stets auf der Verwendung englischer Hafentarbeiter. Es erübrigt sich, zu bemerken, daß wir nichts dagegen haben, wenn auch in anderen Ländern ähnlich vorgegangen wird.

Der zweite Punkt betrifft hauptsächlich skandinavische und französische Häfen. Beim Löschen von Bretter- und Balkenholz (Grubenholz) werden besonders auf kleineren Schiffen Seeleute zum Entladen bis an die Schiffskante herangezogen, was sehr leicht zu Konflikten mit unseren Leuten in den Häfen führt. Dies bedeutet gewöhnlich einen Streik. Es ist natürlich ganz gut möglich, daß englische Reeder das auch in Häfen ihrer Länder tun. Wir müssen den Seeleuten einschärfen, daß sie es ablehnen sollen, beim Anlegen in einem Hafen in der Ladung zu arbeiten und so den im Lande ansässigen Hafentarbeitern den Verdienst wegzunehmen.

Der dritte Punkt steht im Zusammenhang mit Arbeitskämpfen. Zurzeit kann der Reeder nach dem englischen Seerecht — und dies wird mehr oder weniger auf die Seeleute aller Länder zutreffen — bei Geld- und Gefängnisstrafe englische Seeleute auffordern, in Konfliktsfällen Hafentarbeit zu verrichten. Ich möchte in allen Ländern einen ersten Versuch gemacht wissen dahingehend, daß Seeleute, die sich weigern, in Streitfällen den Posten anderer Arbeiter einzunehmen, nicht mehr unter Strafe gestellt werden. Sollte dies nicht gelingen, dann möchte ich vorschlagen, daß die I. T. F. über die ganze Welt eine Propaganda-Aktion durchführt, um die bewußten Kategorien davon abzubringen, Arbeiten einer im Kampfe stehenden Partei auszuführen. Soweit ich informiert bin und Gesprächen mit Seeleuten entnehmen konnte, erwarten und hoffen sie, daß etwas getan wird, damit sie nicht mehr, so wie es bisher üblich war, verwendet werden.

Während des kürzlichen Streiks in England drohten den Seeleuten alle möglichen gesetzlichen Strafen bei der Weigerung, Instruktionen, welche die Reeder zu erteilen beliebten, Folge zu leisten. Wengleich das englische Seerecht (Merchant Shipping Act) im Vergleich zu der ihm vorausgehenden Gesetzgebung einen Fortschritt darstellt, so befindet sich der Seemann dennoch hinsichtlich seiner Freiheit in einer Art Leibeigenschaft im Falle von Arbeitskämpfen. Während des Streiks befanden sich die Seeleute in vielen

Häfen, für welche hier vertretene Organisationen zuständig sind, in einer schwierigen Lage. Ich mache ihnen natürlich keinen Vorwurf. Die Seeleute Großbritanniens schafften Hand in Hand mit den Unternehmern und Kapitalisten, und ich fühle mich verpflichtet, sie bei Ihnen zu entschuldigen. Die Seeleute sind aber immer noch unter gesetzliche Strafe gestellt, und wenn ihre Organisationen nicht stark genug sind, werden sie weiterhin Gefahr laufen, mit den Strafen belegt zu werden.

Ich bitte die I. T. F., mit uns zusammenzuarbeiten, um den Seeleuten in allen Ländern der Welt einzuhämmern und sie bewußt werden zu lassen, daß sie sich bei einem Kampfe auf die Seite ihrer Arbeitsgenossen zu stellen haben.

Meine drei Hauptforderungen will ich kurz wie folgt zusammenfassen:

1. In normalen Zeiten dürfen Schiffsbesatzungen zur Bedienung technischer Lade- und Löschorrichtungen nicht herangezogen werden. Zur Durchsetzung dieser Forderung in unseren Heimathäfen muß eine sich über die ganze Welt erstreckende Aktion eingeleitet werden.
2. Wir sollten versuchen, Arbeiten in der Ladung, gleichgültig, ob es sich um große oder kleine Schiffe handelt, den Hafentarbeitern zu sichern und sie so instand zu setzen, ihren eigenen Lebensstandard zu erhalten und den Seeleuten zu helfen, den ihrigen aufrechtzuerhalten.
3. Es muß ein energischer Versuch zur Beseitigung aller Strafen in Konfliktsfällen und Schaffung einer Geistesverfassung unternommen werden, der eine Zusammenarbeit der Seeleute mit den Arbeitern an Land verbündet.

Seiffert (Deutschland): Die deutschen Delegierten schließen sich der von der englischen Delegation eingebrachten Resolution an und zwar unter der Bedingung, daß diese auf alle Schiffsmannschaften ausgedehnt wird und auch inländisches Schiffspersonal von der Beschäftigung in der Ladung ausgenommen wird. Es muß angestrebt werden, daß eine solche Abgrenzung der Arbeiten auch im Gesetz verankert wird. Wichtig ist, daß in allen Ländern unter den Hafentarbeitern eine Propaganda gegen die Mitarbeit der Seeleute in der Ladung eingeleitet wird.

In Deutschland haben wir eine strenge Aufsicht über die Hafentarbeit durchgesetzt. Die Hafentarbeiter der anderen Länder müssen alles aufbieten, damit auch in ihren Häfen gleichwertige Aufsichtsorgane geschaffen werden, denn wenn dies ausbleibt, dann laufen wir Gefahr, unsere Errungenschaften auf diesem Gebiet wieder zu verlieren.

Bevin (England): Die Frage der Mitarbeit der Seeleute in der Ladung liegt eigentlich sehr einfach. Die Hafentarbeiter sowohl als auch die Seeleute sind dagegen. Ich bitte darum, die vorliegende Resolution nicht noch zu komplizieren, sondern sie als eine prinzipielle Stellungnahme gutzuheißen. Die Heranziehung der Seeleute zu

Ladearbeiten stößt übrigens schon durch die Veränderungen in der Technik auf wachsende Schwierigkeiten. Die Schiffe werden größer, die Frachtschiffe erlangen stets wachsende Bedeutung und entsprechend verändern sich auch die technischen Lade- und Löscheinrichtungen. Alles das bedeutet aber auch eine Erschwerung der Arbeit und damit eine Erhöhung der Verantwortlichkeit.

Ben Tillett (England): Ich möchte noch auf eine praktische Seite hinweisen, die darin besteht, daß die Hafendarbeit stets gefährlicher wird und daß hierbei das menschliche Element eine für die Abwicklung der Arbeit stets verantwortungsvollere Rolle spielt. Namentlich können Sprachverschiedenheiten oft zu folgenreichen und verhängnisvollen Mißverständnissen führen. Gleichwohl möchte ich als praktischer Hafendarbeiter doch vor einer weiteren Komplizierung des vorgelegten Antrags, wie diese durch eine Ausdehnung in dem von Seiffert vorgeschlagenen Sinne zweifellos eintreten würde, warnen.

Kievit (Holland): Die von der I. T. F. in der die Konferenz beschäftigenden Frage geleistete Arbeit hat einen sehr praktischen Charakter. Es ist seinerzeit ein ausführlicher Fragebogen zusammengestellt worden und die Frage der Beschäftigung von Seeleuten in der Ladung ist eigentlich ein Unterteil dieser Untersuchung. Ich halte die von Bevin angeschnittene Frage für außerordentlich wichtig. Der Seemann ist nicht vertraut mit den Wünschen und ihrer Handhabung, er kennt auch nicht die Lage des Hafens und diese Nachteile werden noch gesteigert durch die Fremdheit der betr. Landessprache. Die Erfahrung zeigt auch, daß der Seemann, wenn das Schiff nach langer Fahrt einen Hafen berührt, zur Zerstretheit geneigt ist und seine Sinne mehr auf die Vorgänge an Wall als auf die ihm zugewiesene Arbeit richtet. Holland ist ein kleines Land, aber wie aus den von dem Sekretariat veröffentlichten Berichten hervorgeht, ist es, was die Ordnung der Hafendarbeit angeht, nicht rückständig. Fremde Seeleute dürfen bei uns keine Arbeit an der Wunsche verrichten. Ich freue mich, daß der vorliegende Antrag gerade aus England kommt, denn bei uns weist man immer wieder auf die Verhältnisse in England hin und versucht auch in dieser Hinsicht die verschiedenen Häfen zum Nachteil der Hafendarbeiter gegeneinander auszuspielen.

Die vom Sekretariat der I. T. F. vorgenommene Untersuchung stellt eine gute und nützliche Arbeit dar. Ich hoffe, daß die Konferenz den englischen Antrag annimmt. Ferner spreche ich den Wunsch aus, daß auf Grund der Untersuchungsergebnisse ein Programm mit Mindestforderungen aufgestellt wird.

Vignaud (Frankreich): Ich schließe mich dem vorgelegten Antrag an. Was die Sicherheitsmaßnahmen in den französischen Häfen angeht, so haben wir uns in der letzten Zeit wiederholt und unablässig um deren Verbesserung bemüht. Wir haben in Frankreich zwar Arbeitsinspektionen, aber diese haben für die Hafendarbeiter keinerlei

praktische Bedeutung. Wir haben darum verlangt, Arbeiterdelegationen mit der Sicherheitsaufsicht zu betrauen und stießen damals mit dieser Forderung auf ein uns günstig gesinntes Ministerium. Inzwischen haben sich unsere Aussichten wieder verschlechtert, denn das heutige Ministerium steht unseren Forderungen direkt feindlich gegenüber. Die I. T. F. muß in der Verwirklichung der Hafendarbeiterforderungen die Leitung übernehmen. Ich schlage die Bildung einer besonderen Kommission zu diesem Zwecke vor.

Fimmen (Sekretär): Ich möchte daran erinnern, daß im Augenblick der Antrag 17 noch zur Verhandlung steht. Verschiedene Redner haben bereits zu dem Antrag 18 gesprochen. Beide Anträge sind auseinanderzuhalten. Was die Beschäftigung der Seeleute in der Ladung angeht, so hat schon Bevin darauf hingewiesen, daß diese Frage für die Seeleute zwei Seiten hat: 1. sind sie durch die Heuerverträge zu Ladearbeiten gezwungen, und 2. sind sie mehr oder weniger daran interessiert. Ich meine darum, daß diese Frage im engsten Einvernehmen mit den Seeleuten gelöst werden muß.

Ich möchte vorschlagen, daß auch ein Beirat für Hafendarbeiter errichtet wird und daß dieser dann mit dem bereits bestehenden Seeleutebeirat zusammentritt und die Richtlinien für ein gemeinsames Vorgehen festlegt. In diesem Sinne möchte ich die vorgelegte Resolution gerne erweitert sehen.

Seiffert (Deutschland): Die deutschen Delegierten erklären sich mit dem Vorschlag von Edo Fimmen grundsätzlich einverstanden.

Döring (Vorsitzender): Ich möchte anregen, eine Kommission bestehend aus Bevin, Seiffert und Fimmen zu bilden und diese damit zu beauftragen, einen Vorschlag für die Errichtung eines Hafendarbeiterbeirats auszuarbeiten.

Filliol (Frankreich): Ich bin mit dem Vorschlag einverstanden, möchte aber beantragen, daß zu der vorgesehenen Kommission auch Vignaud (Frankreich) sowie ein Vertreter Belgiens hinzugezogen wird.

Döring (Vorsitzender): Ich denke, daß der vorgeschlagenen Erweiterung der beantragten Kommission nichts entgegensteht und empfehle die Annahme.

Die Konferenz stimmt dem Antrag auf Errichtung einer Kommission bestehend aus Bevin, Seiffert, Fimmen, Vignaud und Mahlman zu.

Döring (fortfahrend): Wir kommen nunmehr zu dem Antrag Nr. 18 betr.

Maßnahmen zum Schutze von Leben und Gesundheit der Hafendarbeiter.

Fimmen (Sekretär): In Ausführung einer Resolution des Hamburger Kongresses hat das Sekretariat Ende des vorigen Jahres

einen ausführlichen Fragebogen ausgeschickt, der von Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland und Schweden ziemlich vollständig beantwortet worden ist. Wir haben das eingegangene Material in selbständigen Berichten ländersweise im Mitteilungsblatt veröffentlicht. Auf Antrag des Exekutivkomitees haben wir nun zu beschließen, was weiter in dieser Frage getan werden soll, um eine weitestmögliche Vereinheitlichung der Bestimmungen zu erreichen. Das ist keine leichte Aufgabe. Ich habe den Eindruck, daß das vorliegende Material instruktiv ist und daß es die Grundlage bietet, um Forderungen zu formulieren. Wichtig ist uns zu wissen, wie die Organisationen selbst über die Arbeit des Sekretariats denken und ob es den Wünschen der Organisationen entspricht.

Seiffert (Deutschland): Das uns unterbreitete Material ist wertvoll. Ich muß feststellen, daß unsere Antworten sehr gut ausgearbeitet worden sind. Gegenwärtig stehen wir in der Zeit größerer Veränderungen. Es ist vor auszusehen, daß binnen Jahresfrist ein einheitliches Arbeitsschutzgesetz in Deutschland zur Einführung kommt. Ich möchte anregen, daß die gleiche Umfrage in 1 oder 2 Jahren erneuert wird. Leider haben nicht alle Länder die Unterlagen für die Erhebung geliefert. Es muß darauf angedrungen werden, daß die Organisationen ausnahmslos die ihnen unterbreiteten Fragen beantworten.

Döring (Deutschland): Seiffert hat eine Wiederholung der Umfrage in einem späteren Zeitpunkt vorgeschlagen. Jetzt müssen wir uns aber darüber schlüssig werden, was wir mit dem vorliegenden Material tun wollen. Ich bin der Meinung, daß das Material zu gut ist, um zu den Akten gelegt zu werden. Insbesondere könnten die Organisationen derjenigen Länder großen Nutzen daraus ziehen, die bisher noch keine Schutzgesetzgebung oder doch nur eine sehr rückständige besitzen. Nach meiner Auffassung könnte sich mit dieser Frage am besten der zu bildende Hafentarbeiterbeirat befassen, wobei danach zu streben ist, daß noch in diesem Jahre die Sichtung und endgültige Verarbeitung des Materials erfolgen kann. Eine Veröffentlichung erachte ich für zweckmäßig. Wir müssen uns indessen bewußt sein, daß solche Veröffentlichungen immer nach zwei Seiten wirken, denn wir geben damit sowohl den Gewerkschaften als den Unternehmern Argumente und Material in die Hand.

Ich beantrage also: Durchführung und Verarbeitung des Materials durch den zu bildenden Hafentarbeiterbeirat. Ich bitte, diesem Antrag beizutreten.

Kievit (Holland): Ich bin mit dem Antrag des Vorsitzenden einverstanden, möchte aber noch einen Schritt weitergehen und beantragen, daß die Erhebung auch auf die praktische Durchführung der bestehenden Bestimmungen ausgedehnt wird. Anders kann man uns bei Verwendung des Materials entgegenhalten, daß die Vor-

schriften nur auf dem Papier stehen, aber in der Praxis unbeachtet gelassen werden.

Fimmen (Sekretär): Ich unterstütze den von Döring gemachten Vorschlag. Wir müssen nun aber noch unsere Beschlüsse formulieren und diese dem Kongreß zur Annahme vorlegen. Ich denke, daß diese Formulierung am zweckmäßigsten durch die bereits ernannte fünfgliedrige Kommission geschieht. In der auszuarbeitenden Resolution müßte das Sekretariat beauftragt werden, die in Angriff genommene Arbeit fortzusetzen.

Döring (Vorsitzender): Wir kommen nunmehr zur Beschlußfassung. Es ist vorgeschlagen, das Material dem Hafenarbeiterbeirat zu übergeben mit dem Auftrag, dies in geeigneter Weise zu verwerten.

Die Konferenz stimmt dem Antrag zu.

Döring (fortfahrend): Unsere Konferenz steht damit am Ende ihrer Arbeiten. Ich freue mich, daß alle Beschlüsse mit Einmütigkeit gefaßt worden sind und spreche die Hoffnung aus, daß der zu bildende Hafenarbeiterbeirat eine den Hafenarbeitern aller Länder nützliche Arbeit verrichten wird.

Schluß der Konferenz.

Bericht über die Konferenz der Straßenbahner und Krafffahrer.

Die Konferenz tritt am Donnerstag, dem 16. September, 11 Uhr vormittags zusammen.

Mit dem Vorsitz wird *P. Moltmaker* (Holland) betraut; als Berichterstatter an den Kongreß wird *H. Rathmann* (Deutschland) ernannt.

Moltmaker: Da im Juli letzten Jahres in Brüssel eine besondere Konferenz für Straßenbahnerangelegenheiten abgehalten wurde, dürfte diese Konferenz nicht sehr lange mit Berufsfragen der Straßenbahnerschaft in Anspruch genommen werden. Zunächst stelle ich den *Antrag Nr. 13 betr.*

Der 1. Mai und die Straßenbahner

zur Diskussion. Zur Begründung des Antrags hat das Wort der Kollege *Nase* (Tschechoslowakei).

Nase (Tschechoslowakei): Der von meiner Organisation eingebrachte Antrag lautet: „Der Kongreß wolle die Frage der Feier des 1. Mai bei den Straßenbahnern behandeln.“ Diese Frage wurde auf der Brüsseler Konferenz vom vorigen Jahr dem Kongreß zur Durchberatung überwiesen. Wir haben versucht, unseren Antrag auch im April d. J. im Mitteilungsblatt der I. T. F. zu begründen.

Es gibt einige Staaten, darunter auch die Tschechoslowakei, die der Gesamtarbeiterschaft den 1. Mai als Ruhetag, sogar als gesetzlicher Feiertag eingeräumt haben. Nun ist aber infolge der Erstarbung der Reaktion der 1. Mai wiederum in Gefahr. In der Tschechoslowakei haben früher neben der übrigen Industriearbeiterschaft auch die Straßenbahner den 1. Mai mitfeiern können. Im Jahre 1924 wurde den Straßenbahnern dieses Recht durch einen Erlaß des Eisenbahnministeriums wieder genommen. Wir erblicken in dieser Maßnahme den Verlust einer Errungenschaft, wofür die Arbeiterschaft jahrzehntelang gekämpft hat. Wir wehren uns dagegen und wenden uns auch an die I. T. F., deren Hilfe wir brauchen. Ich begreife den Standpunkt, den einzelne Genossen auf der Brüsseler

Tagung zum Ausdruck gebracht haben. Ich verstehe, wenn manche Genossen sagen: „Bei uns ist das nicht so durchführbar wie bei Euch; wir haben mit Schwierigkeiten zu rechnen“. Es ist mir aber auch bekannt, daß in gewissen Staaten, z. B. in Österreich, der 1. Mai in der Weise gefeiert wird, daß die Straßenbahner während der Demonstration den Betrieb einstellen können. Es ist uns dieses Jahr möglich gewesen, den 1. Mai noch einmal durchzusetzen durch die Kraft unserer Geschlossenheit, und dieser Tag wird uns — nachdem die Genossen der Tschechoslowakei durch die heutigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse einander nähergekommen sind — erhalten bleiben, aber unter der Voraussetzung, daß Sie, Genossen, uns auch international unterstützen. Es geht aber nicht allein um den Verlust dieses Tages. Der Verlust würde vielmehr einen Schlag für die Organisationen bedeuten, denn man würde darin ein Zeichen der Schwäche erblicken, was der Gewerkschaftsbewegung nachteilig ist.

Ich möchte die Delegierten bitten, trotz Rücksichtnahme auf ihr eigenes Land, im Auge zu behalten, daß sich an Sie eine Organisation wendet um Schutz und Unterstützung, und in Betracht zu ziehen, was dabei auf dem Spiele steht. Jemand muß in dieser Frage vorangehen. Wir Verbände in Österreich und in der Tschechoslowakei, die nur als kleine Verbände in der I. T. F. dastehen, haben den 1. Mai als Weltfeiertag erringen können, und dieser 1. Maifeiertag steht für uns Straßenbahner in Gefahr, wenn die Internationale uns nicht unterstützt.

Ich bitte Sie also, auf die geschilderten Umstände Rücksicht zu nehmen.

Schumann (Deutschland): Die vom Genossen Nase bezüglich der Feier des 1. Mai für die Straßenbahner ausgegangene Anregung ist sehr lobenswert. Wir sind ausnahmslos der Meinung, daß alles zu geschehen hat, was geeignet ist, um die Bestimmungen in den Ländern, in denen der 1. Mai zum gesetzlichen Feiertag erhoben ist, aufrechtzuerhalten. Meines Erachtens läßt sich jedoch dieses Ziel auf dem von Kollege Nase vorgeschlagenen Weg nicht erreichen. Der 1. Mai ist ein von der Internationale der Gewerkschaften festgelegter Demonstrationstag. In einer Reihe von Ländern gelang es, den 1. Mai zum gesetzlichen Feiertag zu erheben; in Deutschland haben wir einige Länder, wo dies der Fall ist. Ich glaube kaum, daß ein vom Kongreß für eine bestimmte Gruppe, also die Straßenbahner, gefaßter Beschluß einen Erfolg versprechen würde. Ich zweifle deshalb daran, weil die Frage der Feier des 1. Mai nur von den einzelnen Landeszentralen entschieden werden kann. Es geht nicht an, eine einzelne Arbeitnehmergruppe herauszuziehen; das würde naturnotwendig dazu führen, daß in die Einheitlichkeit der Aktion im einzelnen Lande ein Zwiespalt hineingetragen würde. (Zwischenruf: Ganz richtig!) Also die Frage der Feier des 1. Mai kann nur für jedes einzelne Land gesondert, und zwar einheitlich mit allen anderen

beteiligten Organisationen, erledigt werden. Deshalb meine ich, daß es viel mehr im Interesse der einheitlichen Durchführung der Maifeier gelegen wäre, wenn wir hier dem Kongreß vorschlagen würden, den Antrag betreffs der Feier des 1. Mai für die Straßenbahner dadurch zu erledigen, daß wir uns grundsätzlich für die möglichst umfassende Durchführung der Maifeier aussprechen und im Anschluß daran zum Ausdruck bringen, daß diese nur durch entsprechende Beschlüsse und Maßnahmen jeder einzelnen Landeszentrale einheitlich durchgeführt werden kann. Wir nützen durch die Stellungnahme der Bewegung an sich und verhindern so Komplikationen in den einzelnen Ländern. Ich bitte, die Angelegenheit in dem von mir vorgeschlagenen Sinne zu erledigen. Der Kongreß bringt durch eine solche Resolution zum Ausdruck, daß er 1. für die Durchführung der Maifeier ist und 2. daß nur auf dem von mir vorgeschlagenen Wege die einheitliche Maifeier in allen beteiligten Ländern mit Erfolg sichergestellt werden kann.

Hirst (England): Im Auftrag der englischen Kameraden möchte ich erklären, daß wir gegen den von den tschechoslowakischen Delegierten eingebrachten Antrag nicht die geringste Einwendung zu erheben haben. Es ist den Delegierten wahrscheinlich bekannt, daß der 1. Mai in England nicht allgemein als Feiertag anerkannt ist; man hat die Notwendigkeit dazu noch nicht eingesehen. Immerhin sind Fortschritte nach dieser Richtung hin zu verzeichnen. Auf dem letzten englischen Gewerkschaftskongreß in Bournemouth wurde eine Resolution angenommen, in welcher der Generalrat des Gewerkschaftsbundes ersucht wurde, auf eine allgemeine Arbeitsniederlegung am 1. Mai hinzuwirken. Es wurde nicht ausdrücklich gesagt, daß auch die Straßenbahner mitmachen müssen; das ist selbstverständlich. Die englische Delegation ist dafür, daß eine Berufsgruppe, die den 1. Mai nun einmal als gesetzlichen Feiertag errungen hat und diesen wieder hergeben soll, mit allen Kräften unterstützt werden muß.

Guinchard (Frankreich): Ich glaube, daß alle Anwesenden von der Notwendigkeit überzeugt sind, daß für die Arbeitsniederlegung am 1. Mai eine lebhaftere Propaganda entfaltet werden muß. Der 1. Mai muß ein Festtag und ein Tag der Demonstration des Proletariats sein und darf keinen gesetzlichen Stempel tragen. Wird er zum gesetzlichen Feiertag erhoben, so wird deshalb nicht gearbeitet, weil der Arbeitgeber die Tür verschlossen hält; der 1. Mai verliert dadurch seinen Wert als Demonstrationstag des Proletariats. Die Arbeit muß an diesem Tage durch den Willen der Arbeitnehmer selbst niedergelegt werden. Deshalb ist es unseres Erachtens nicht notwendig, den Antrag der tschechoslowakischen Genossen anzunehmen. Es genügt, wenn sich die I. T. F. darauf beschränkt, alle Organisationen aufzufordern, aus dem 1. Mai einen Tag des Festes der Arbeit zu machen, einen Tag, an dem das Proletariat seine Forderungen an das Kapital stellt.

Moltmaker (Vorsitzender): Ich glaube, daß die Konferenz mit den Ausführungen Schumanns und Guinchards einverstanden ist; die Straßenbahner können wohl für die Durchführung des 1. Maifeiertages mit den übrigen Arbeitern kämpfen; es ist aber nicht angängig, für eine besondere Gruppe, in diesem Falle die Straßenbahner, die Beibehaltung oder Durchführung der Maifeier zu fordern. Die Konferenz hätte sich deshalb in dem Sinne auszusprechen, daß der allgemeinen Gewerkschaftsbewegung jedes Landes anheimgestellt werden soll, nach Maßgabe ihrer Stärke und ihres Einflusses für die allgemeine Durchführung des 1. Mai als Weltfeiertag zu sorgen.

Schumann (Deutschland): Wir würden richtiger handeln, wenn wir zum Ausdruck brächten, was der Vorsitzende gesagt hat und wenn wir uns weiter damit einverstanden erklären würden, daß dem Plenum des Kongresses eine schriftliche Erklärung unterbreitet wird. Ich bin sicher, daß der Kongreß eine solche Erklärung, deren Wortlaut wir noch feststellen müssen, gutheißen wird.

Die deutsche Delegation schlägt darauf im Einverständnis mit den Antragstellern vor, dem Kongreß folgende Erklärung zur Annahme zu unterbreiten:

Erklärung.

Der Frage des 1. Mai als Weltfeiertag der Arbeiterklasse wendet der Kongreß seine größte Aufmerksamkeit zu. In Behandlung dieser Frage erblickt der Kongreß seine Aufgabe auch darin, dahingehend zu wirken, daß allen der I. T. F. angehörenden Berufsgruppen die Möglichkeit geschaffen werde, mit der Gesamtarbeiterschaft diesen Tag durch Arbeitsruhe zu feiern, um für die Forderungen des Proletariats demonstrieren zu können.

Dem Antrag Nr. 13 entsprechend beschließt daher der Kongreß, im Einvernehmen mit dem I. G. B. alle gewerkschaftlichen Landeszentralen aufzufordern, jene Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, die Maifeier zu einer vollständigen wirkungsvollen Demonstration zu gestalten.“

Dieser Vorschlag wird einstimmig angenommen.

Hierauf wird Antrag 14 betr. die

Durchführung der Beschlüsse des Brüsseler Straßenbahnerkongresses

zur Beratung gestellt.

Guinchard (Frankreich): Wie sich die Anwesenden erinnern werden, hat die I. T. F. im letzten Jahre in Brüssel zum erstenmal einen internationalen Straßenbahnerkongreß veranstaltet, um den Straßenbahnern Gelegenheit zu geben, alle sie interessierenden Berufsfragen zu diskutieren und Maßnahmen zu treffen, um sie zu einer befriedigenden Lösung zu führen. Dieser Kongreß hat auch mit Erfolg gearbeitet, er hat die Organisationen in die Lage versetzt, Vergleiche

anzustellen zwischen den Programmforderungen und den gesetzlichen Bestimmungen in andern Ländern, um auf diese Weise das eigene Forderungsprogramm zu revidieren. Der Kongreß hat auch eine Reihe von Resolutionen angenommen, so u. a. über den Einmannwagen, die Nationalisierung, die Konkurrenz und die Vereinheitlichung des Straßenbahnmateri als. Über die in den Resolutionen behandelten Gegenstände sollte das Sekretariat eine Untersuchung einleiten und deren Resultat dem nächsten Kongreß unterbreiten. Ich möchte anfragen, ob das Sekretariat der I. T. F. das Erforderliche veranlaßt hat und möchte dasselbe gleichzeitig ersuchen, das Ergebnis seiner Erhebungen der Konferenz zu unterbreiten.

Nathans: Den Ausführungen des Kollegen *Guinhard* möchte ich gegenüberstellen, daß das Sekretariat Berichte über die erforderlichen Angaben von den Organisationen besitzen muß. Das Sekretariat hat im Anschluß an die Brüsseler Konferenz an alle Straßenbahnerorganisationen Fragebogen ausgeschickt. Ich muß die bedauerliche Tatsache feststellen, daß keine der in Betracht kommenden Organisationen geantwortet hat. Eine Ausnahme bildet die tschechoslowakische Organisation, doch auch deren Bericht ging erst vergangene Woche ein.

Guinhard (Frankreich) unterbrechend: Ich verweise auf einen Brief der französischen Organisation an Kollege *Nathans*, worin diese die vor dem Brüsseler Kongreß eingesandten Berichte bestätigt und erklärt hat, daß sie diese aufrechterhalte.

Nathans (fortfahrend): Es genügt nicht, diese Fragen so zu behandeln. Der einzige Weg, um das Ziel zu erreichen, ist der, daß die Organisationen ausnahmslos beschließen und dazu übergehen, dem Sekretariat sämtliche Informationen, um die es fragt, zu verschaffen.

Moltmaker (Vorsitzender): Ich schlage vor, nicht mehr weiter über diesen Punkt zu reden. Es ist selbstverständlich, daß die erbetenen Auskünfte so schnell wie möglich erteilt werden müssen; im übrigen kann es dem Sekretariat überlassen bleiben, für die Bearbeitung der Berichte, deren Veröffentlichung und Weiterbehandlung zu sorgen.

Guinhard (Frankreich): Ich möchte das Sekretariat bitten, unserer Organisation nochmals den betreffenden Fragebogen einzuschicken.

Nathans sagt dies zu und bemerkt, daß der Fragebogen auch den übrigen Organisationen nochmals zugeschickt werden wird.

Schumann (Deutschland): Im Anschluß an den Vorschlag des Vorsitzenden möchte ich anregen, daß sich die Konferenz damit einverstanden erklärt, daß nach Eingang und Beratung des Materi als die I. T. F. eventuell eine weitere Konferenz von Vertretern der

Straßenbahner einberuft, um zu diesem Material Stellung zu nehmen und entsprechende Vorschläge zu machen.

Jaccoud (Frankreich): Ich mache darauf aufmerksam, daß das Sekretariat der I. T. F. in Brüssel beauftragt wurde, sich mit den Arbeitgebervereinigungen in Verbindung zu setzen und diesen die Forderungen der Straßenbahner bekanntzugeben. Auch die Landesorganisationen sollten jede Gelegenheit ergreifen, um die Arbeitgeberorganisationen von unseren sozialen Forderungen und unserem Standpunkt bezüglich der Vereinheitlichung des Materials in Kenntnis zu setzen.

Moltmaker (Vorsitzender): Im Anschluß an die Ausführungen der französischen Genossen glaube ich, daß wir den Antrag annehmen und die Exekutive ersuchen können, die Einberufung einer neuen Konferenz zu beschließen, sobald das erforderliche Material seitens der Organisationen eingegangen ist. Den Organisationen wird nochmals ein Fragebogen zugesandt.

Die Konferenz ist hiermit einverstanden.

Darauf kommen die Anträge der *Kraftfahrer* zur Behandlung. Zunächst spricht zu *Antrag 15*:

Internationaler Führerschein bei Vergnügungsfahrten ins Ausland

Guinchard (Frankreich): Die französische Organisation der Kraftfahrer hat zwei Anträge gestellt; der erste betrifft den internationalen Führerschein, der zweite die Anbringung von Warnungszeichen auf gefährlichen Wegestrecken. Der erstere ist zum erstenmal dem im Jahre 1920 in Oslo abgehaltenen Internationalen Transportarbeiterkongreß zur Behandlung vorgelegt worden. Dieser Kongreß hat beschlossen, sich dieserhalb an das Internationale Arbeitsamt zu wenden, welches dann, wenn ich nicht irre, eine mit verschiedenen Vertretern der Automobilklubs in Europa besetzte Konferenz abgehalten hat, auf der über alle Automobilverkehrsfragen diskutiert wurde, nur über diesen Punkt nicht. Wir können nur bedauern, daß das Internationale Arbeitsamt lediglich die Präsidenten von Automobilklubs und gewissen Arbeitgeberkammern der Hauptstädte Europas zu einer Besprechung zusammenberufen hat, ohne die daran interessierten Kraftfahrer einzuladen. Wir machen diese Bemerkung, damit, wenn wieder einmal eine solche Konferenz einberufen wird, die I. T. F. dem Internationalen Arbeitsamt zu verstehen gibt, daß es nicht genügt, nur die Direktoren der Automobilklubs und die Arbeitgebervereinigungen einzuladen, sondern daß dort auch die Arbeitervertreter mitberaten müssen. Die Gründe, weshalb wir die Einführung eines internationalen Führscheins fordern, sind bereits im Antrag dargelegt und ich sehe daher davon ab, sie nochmals mündlich auseinanderzusetzen. Aufgabe der I. T. F. ist es, ihr

möglichstes zu tun, damit dieser Forderung in kürzester Frist Genüge geleistet wird.

Reitz (Deutschland): Kamerad Guinchard hat Kritik daran geübt, daß seitens der I. T. F. zu den Fragen, welche die Kraftfahrer betreffen, z. B. die gesetzlichen Vorschriften, nicht Stellung genommen wurde. (Widerspruch.) Ich bin erstaunt darüber, daß Kollege Guinchard nicht den in der Julinummer des Mitteilungsblattes veröffentlichten Artikel gelesen hat, aus dem hervorgeht, daß eine derartige Konferenz in Paris stattfand, auf der die bei der I. T. F. angeschlossenen Kraftfahrer durch meine Wenigkeit vertreten waren. Es war nicht möglich, auf dieser Konferenz alle Fragen aufzurollen und zu behandeln, die uns bedrücken. Wir sind aber der Meinung — und ich habe das auch in dem bewußten Artikel im Mitteilungsblatt betont —, daß die Entscheidung über diese Fragen nicht beim Internationalen Arbeitsamt liegt, sondern daß es Aufgabe der nationalen Organisationen in jedem Lande sein muß, dafür zu sorgen, daß die Vorbedingungen geschaffen werden, um eine einheitliche internationale Verkehrsordnung einzuführen.

Ich bedaure außerordentlich, daß seitens des Sekretariats der I. T. F. kein gedrängter Bericht über die Pariser Konferenz zusammengestellt wurde, über den zu debattieren wäre und auf Grund dessen wir dann auch irgendwelche Beschlüsse fassen könnten. Ich bin der Meinung, daß es heute bei der ungenügenden Vorbereitung der Delegierten der einzelnen Länder nicht möglich ist, grundsätzlich die Frage zu entscheiden, die Kollege Guinchard hier in seinem Antrag uns vorlegt. Der Antrag der französischen Organisation stellt nur einen Bruchteil der von den Kraftfahrern aufgestellten Forderungen dar, und es ist notwendig, daß diese in Gesetzesform gebracht werden. Vor allem aber ist notwendig, daß die I. T. F. als zuständige Vertreterin der Arbeitnehmer im Kraftwagenverkehr grundsätzliche Richtlinien aufstellt. Diese müßten zunächst bei den einzelnen Landesregierungen eingereicht werden, und danach sollte wiederum eine internationale Kraftfahrerkonferenz stattfinden. Die deutschen Kollegen sind der Meinung, daß alle sie betreffenden Berufsfragen eingehend in einer besonderen Konferenz behandelt werden müssen, und diese Auffassung entspricht vollkommen der auf der 1. Internationalen Chauffeurkonferenz in Hamburg einstimmig angenommenen Resolution, die die I. T. F. beauftragt, baldmöglichst eine neue Spezialkonferenz für Kraftfahrer einzuberufen, deren Aufgabe es sein soll, genaue Richtlinien über die Forderungen aufzustellen. Wenn ein Bericht über die Pariser Konferenz nicht gewünscht wird, wird es nicht viel Zweck haben, daß wir heute Beschlüsse fassen; ich beantrage daher, daß das Exekutivkomitee der I. T. F. aufgefordert wird, internationale Richtlinien in einer möglichst bald einzuberufenden Chauffeurkonferenz aufstellen zu lassen, damit sich die Landesorganisationen bei ihren Forderungen danach richten können.

Nathans: Kollege Reitz hat offenbar die Ausführungen des Kollegen Guinchard mißverstanden. Dieser hat der I. T. F. keinen Vorwurf wegen Vernachlässigung der Chauffeurfragen gemacht, sondern er hat das Internationale Arbeitsamt angegriffen, weil es die Chauffeurorganisationen nicht zugezogen hat. Ein Vorwurf gegenüber dem Sekretariat wäre auch nicht am Platze. Ich möchte nur daran erinnern, daß wir uns sofort nach der Hamburger Kraftfahrerkonferenz mit dem Internationalen Arbeitsamt in Verbindung gesetzt und diesem die in der Konferenz aufgestellten Forderungen der Kraftfahrer unterbreitet haben. Bereits im Jahre 1924 hatten wir eine Unterredung mit dem Direktor des Internationalen Arbeitsamts, Albert Thomas, in deren Verlauf wir mit allem Nachdruck verlangt haben, daß auch die Vertreter der Organisationen zu den Sitzungen der fraglichen Völkerbundskommission zugelassen werden sollen. Auf Grund dieser Besprechung ist es gelungen, den Kollegen Forstner in eine Sitzung dieser Kommission zu entsenden und den Kollegen Reitz zu der Pariser Sitzung zu delegieren.

Aus den Ausführungen des Kollegen Reitz spricht eine gewisse Ungehaltenheit darüber, daß keine besondere Kraftfahrerkonferenz vorgesehen worden ist. Ich glaube nicht, daß eine der bei der I. T. F. angeschlossenen Berufsgruppen Ursache zur Unzufriedenheit hat über das, was von der I. T. F. in der verflossenen Zeit getan wurde. Wir haben für die Kraftfahrer gerade so intensiv gearbeitet wie für jede andere Gruppe. Es ist richtig, daß keine Sonderkonferenz einberufen wurde; diese Konferenz hat jedoch Gelegenheit, alle Kraftfahrerfragen zu behandeln. An erster Stelle ist es Sache der Organisationen, diesbezügliche Vorschläge zu machen.

Schließlich möchte ich betonen, daß wir die Berufsfragen der Kraftfahrer nicht aus dem Auge verlieren; die I. T. F. ist noch eine junge Organisation und wir bemühen uns, den Wünschen der einzelnen Gruppen so gut wie möglich gerecht zu werden. Es steht dem gar nichts im Wege, um der Exekutive oder dem Generalrat vorzuschlagen, eine Spezialkonferenz der Kraftfahrer einzuberufen; für sie gilt aber dasselbe wie für die andern Gruppen, nämlich daß sie selbst das beschaffen, was bei den Besprechungen als Grundlage zu dienen hat.

Sormani (Holland): Die von der französischen Organisation aufgerollte Frage steht im engen Zusammenhang mit der internationalen Verkehrsregelung. Die im Antrag der französischen Organisation gemachte Bemerkung, daß ein Londoner oder Berliner Kraftwagenlenker imstande sei, im Ausland gerade so gut zu fahren, ist nicht richtig. Dies mag vielleicht auf seine technische Befähigung zutreffen. Käme ein Pariser Chauffeur nach Amsterdam, dann würde er jedenfalls häufig gegen die Verkehrsvorschriften verstoßen und mit Geldbußen belegt werden. Deshalb ist auch nicht zutreffend, daß die Ausstellung eines Führerscheins in einem Lande genügen würde, denn die Vorschriften sind in jedem Lande verschieden.

Nach meiner Ansicht ist die hier geführte Debatte über die allgemeine Verkehrsfrage unbefriedigend, denn es kann keine Diskussion darüber abgehalten werden, wenn keine Übersicht über die Verhältnisse im Automobilverkehr in anderen Ländern vorliegt. Ich unterstütze deshalb gerne den Vorschlag des Kollegen Reitz aus Deutschland, nämlich daß uns zunächst das nötige Material zur Verfügung gestellt werden muß. Erst nach einer gründlichen Besprechung der Fragen können bestimmte Forderungen aufgestellt werden, erst dann kann die I. T. F. beim Völkerbund oder bei dem Internationalen Arbeitsamt auf eine internationale Verkehrsregelung drängen.

Guinchard (Frankreich): Ich möchte unterstreichen, daß ich nicht das Sekretariat der I. T. F., sondern das Internationale Arbeitsamt kritisiert habe, weil letzteres unterlassen hat, die Vertreter der Kraftfahrer zu Beratungen heranzuziehen. Eine Beteiligung an einer vom Internationalen Arbeitsamt einberufenen Konferenz hat auch nicht viel Zweck, wenn die I. T. F. nicht im Besitze der von den Organisationen verlangten Informationen ist.

Mit den Ausführungen des holländischen Kollegen bin ich nicht einverstanden. Beim internationalen Automobilverkehr handelt es sich nicht um das Fahren in Städten; der Touristenverkehr spielt sich auf den Landstraßen ab und nicht in den Großstädten. Wir wünschen die Vereinheitlichung der Verkehrsgesetze, des Signalwesens usw. Ich habe eine Reihe kleiner Vorschläge — ich glaube, sie stammen von den deutschen Kollegen — in Händen, die meines Erachtens sofort diskutiert werden könnten. Wenn wir dazu, sowie zu dem noch zu behandelnden Punkt 16 der Anträge Stellung genommen haben, könnte die I. T. F. ohne Bedenken eine Delegation zu einer Konferenz des Internationalen Arbeitsamts entsenden. Es wäre grober Unfug, wenn man daran dächte, einen Kraftfahrer, der in einem Lande geprüft worden ist, in einem anderen Lande ein zweites Mal zu prüfen.

Weigl (Österreich): Meines Erachtens kann so nicht weiter debattiert werden. Wir müssen uns einigermaßen ein Ziel setzen, was besprochen werden kann. Wir haben die Punkte 15 und 16 der Anträge zu behandeln. Mehr liegt momentan nicht vor. Wenn wir auf einer Chauffeurkonferenz über die Kraftverkehrsgesetze der einzelnen Länder, über einheitliche Signalgebung auf den Straßen, über die Beschaffung eines internationalen Führerscheins nur für den touristischen Verkehr und über die Ablegung von Verkehrsprüfungen reden wollen, so können wir dies nicht aus dem Stegreif tun, sondern müssen Unterlagen haben.

Punkt 16 beschäftigt sich mit

Warnungszeichen auf gefährlichen Wegestrecken.

Ich darf darauf aufmerksam machen, daß sich die Verkehrssektion des Völkerbundes mit dieser Frage sehr eingehend be-

schäftigt hat. Es ist notwendig, daß zwischen dem Sekretariat des Völkerbundes bzw. der Verkehrs-Sektion des Völkerbundes ein Kontakt hergestellt wird, damit wir wissen, welche Fragen behandelt werden, in welchem Zusammenhang und welche Grundlagen geschaffen werden müssen; nur dann können wir in den Sitzungen oder Konferenzen der Verkehrs-Sektion des Völkerbundes mitberaten. Eine spontan abgehaltene Besprechung über diese Fragen kann meiner Meinung nach nichts zutage fördern als einen Wunschzettel unserer Kollegen Chauffeure. Sie bedarf einer gründlichen Vorbereitung. Für die heutige Konferenz vermisste ich diese Vorbereitung. Es liegen uns nur die Anträge 15 und 16 vor; mit denen können wir uns befassen. Es kann natürlich auch beschlossen werden, daß das Sekretariat der I. T. F. über ganz bestimmte Fragen Erhebungen durchführt, das Material sichtet, zusammenstellt, den einzelnen nationalen Organisationen übermittelt und dann in einer Chauffeur-Konferenz auf Grund des vorhandenen Materials Beschlüsse gefaßt werden sollen. Es ist heute nicht mehr so leicht wie vor 15 Jahren, wo wir nur fordern konnten und uns nicht um die Durchführung der Forderungen kümmern brauchten. Es genügt heute nicht, Genossen, nur große Worte zu gebrauchen und Beschlüsse zu fassen: wir müssen schon in Einzelheiten gehen und genau arbeiten. Ich möchte deshalb befürworten, daß sich die Konferenz einigt, diese beiden Punkte zu behandeln und daß im übrigen die schwierigen Fragen der Signal- und Gesetzgebung in einer speziellen Konferenz beraten werden, nachdem eine genaue Erhebung des Sekretariats vorausgegangen ist und die Antworten der zuständigen Mitglied-Organisationen der I. T. F. vorliegen. An Hand dieses Materials könnte praktische Arbeit geleistet werden. In der Zwischenzeit könnte das Sekretariat versuchen, sich mit der Verkehrs-Sektion des Völkerbundes in Verbindung zu setzen, soweit es sich um die Fragen des Verkehrs, der Warnungszeichen usw. handelt, und mit dem Internationalen Arbeitsamt, soweit es sich um sozialpolitische Forderungen der Chauffeure handelt. Wenn die heutige Konferenz das beschließt, hat sie getan, was sie angesichts des vorliegenden Materials tun konnte. Etwas anderes wird mangels Informationen aus den verschiedenen Ländern kaum möglich sein. Ich glaube, daß der Forderung auf Einberufung einer Chauffeur-Konferenz entsprochen werden kann. Das Sekretariat hat die Aufgabe, bis dahin eine Erhebung über alle einschlägigen Fragen durchzuführen, deren Ergebnis den Organisationen übersichtlich zu unterbreiten, damit sie sich ein Bild über die Verhältnisse in anderen Ländern machen und auf der nächsten Konferenz dazu Stellung nehmen können.

Guinchard (Frankreich): Die französische Delegation erhebt keinen Einspruch dagegen, daß die beiden eingebrachten Anträge in der nächsten Chauffeur-Konferenz behandelt werden sollen; sie hält es aber für notwendig, die Konferenz darauf aufmerksam zu machen,

daß sie sich jetzt schon dagegen verwahrt, daß man ihnen bei der nächsten Zusammenkunft wieder erklärt, die Erledigung dieser Fragen müßte mangels genügender Vorbereitung nochmals hinausgeschoben werden. Wir hatten die Absicht, noch einige Wünsche auszusprechen, begnügen uns nun aber mit der Zurückstellung der Fragen bis zur nächsten Kraftfahrer-Konferenz. Unsere Organisation wird die Anträge erneut stellen und wir bitten das Sekretariat jetzt schon, die nötigen Maßnahmen zu treffen, damit die Verbände rechtzeitig in deren Besitz gelangen und sie gründlich studieren können.

Moltmaker (Holland): Die Arbeiten dieser Konferenz sind damit beendet. Die vorgeschlagenen Punkte wurden nicht behandelt; die französische Organisation hat aber die Aufmerksamkeit auf die bewußten Fragen gelenkt und Sache des Büros ist es nun, die weiteren Maßnahmen zu ergreifen, damit der nächsten Konferenz die nötigen Unterlagen zur Verfügung stehen.

Schluß der Konferenz 7 Uhr abends.

Konferenz der Delegierten der Binnenschifffahrt.

Abgehalten am Donnerstag, dem 16. September 1926 in Paris.

Vorsitzender: *Charles Lindley*.

Charles Lindley (Vorsitzender): Der Konferenz liegen zur Behandlung der Antrag 4 betr. die

Gründung einer Seeleute- und Schiffer-Sektion

und der Antrag 19 betr. die

Lohn- und Arbeitsverhältnisse in der Binnenschifffahrt

vor. Schon auf dem letzten Kongreß ist zu den die Binnenschiffer angehenden Fragen Stellung genommen worden. Es wurden dort zwei Resolutionen angenommen, von denen die eine die Aufforderung an das Internationale Arbeitsamt enthielt, eine besondere internationale Arbeitskonferenz zur Behandlung von Fragen der Binnenschifffahrt einzuberufen und für diese eine Übersicht über die herrschenden Arbeitsverhältnisse zusammen zu stellen, während die andere die Organisationen aufforderte, eine Zusammenstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt auszuarbeiten und der Exekutive zu übersenden. Das Exekutivkomitee hat nicht unterlassen, die ihm aufgetragenen Schritte zu unternehmen. Das Resultat seiner Bemühungen ist jedoch sehr mager. Lediglich für die Rheinschifffahrt ist eine Konferenz zustande gekommen und ein Ergebnis dieser Konferenz ist der vorliegende Antrag 19, in dem ein Programm für die Binnenschiffer entworfen worden ist. Ich stelle diesen Antrag hiermit zur Diskussion.

Ben Tillett (England): In der englischen Binnenschifffahrt bestehen so mannigfaltige Formen der Arbeitsregelung, daß den anderen Organisationen auch ein sehr detaillierter Bericht von sehr wenig Nutzen sein könnte. Die englischen Binnenschiffer können nicht den Binnenschiffern des Kontinents, sondern umgekehrt letztere müssen uns helfen.

Bevin (England): Die englische Binnenschifffahrt ist eine absterbende Industrie. Der Verkehr geht ständig zurück. Soweit die

Themse, der Liverpool-Manchester-Kanal sowie The Clyde in Betracht kommen, besteht dort die 48-Stundenwoche. Auch ich meine, daß mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der englischen Binnenschifffahrt von der des Kontinents das Problem der einheitlichen Regelung zweckmäßig auf den Kontinent zu beschränken ist.

Rudolph (Verkehrsbund, Deutschland): Es stimmt nicht ganz, daß seitens der Binnenschiffer nichts zur Durchführung der Hamburger Beschlüsse getan worden ist, wie der Vorsitzende erklärt hat. Wenigstens hat meine Organisation eine Reihe von Konferenzen gehabt sowohl für die Donauschifffahrt als für die Rheinschifffahrt. Unsere Bemühungen sind freilich durch das Erstarken der Unternehmer zurückgedrängt worden und haben nicht zu den erwarteten Ergebnissen geführt. Unsere Resolutionen haben insofern wenig Erfolg gehabt, als das Internationale Arbeitsamt nicht respektiert worden ist. Ich kenne die Gründe nicht, aber ich möchte das Sekretariat ersuchen, in derselben Richtung zu arbeiten wie für Seelute.

Im Gegensatz zu *Bevin* möchte ich auch England einschließen insofern, als uns die Unterlagen von dort zugeschickt werden. Die I. T. F. war beauftragt, eine Erhebung durchzuführen, aber wir haben von ihr keine Statistiken erhalten. Die erfolgten Veröffentlichungen über die Donauschifffahrt dürften nach meiner Auffassung auch für England und andere Länder von Wert gewesen sein. *Bevin* hat gesagt, die Binnenschifffahrt in England sei eine absterbende Industrie und daß in ihr der Achtstundentag durchgeführt sei. Hierüber möchten wir gerne genauere Unterlagen haben. Die Engländer müssen uns bei der Sammlung von Material unterstützen und dürfen sich nicht abseits stellen.

Seit Hamburg ist eine Verschlechterung in den Verhältnissen der Binnenschifffahrt eingetreten. Es sind Rationalisierungsmaßnahmen und in Verbindung damit Personalvermindierungen vorgenommen worden. Unser Bestreben muß darauf gerichtet sein, den freien Sonntag zu sichern und an Wochentagen außerhalb der Bereitschaftspausen eine erfräglichke Arbeitszeit zu erzielen. Auf dem Rhein haben wir die Forderung nach einer zehnstündigen Nachtruhe erhoben. Ferner fordern wir, daß das Schiffspersonal nicht zu Ladearbeiten herangezogen werden darf.

Ich bin nicht im Bilde, wie weit die Krankheitsversicherung in Holland ausgebaut ist. Eine andere wichtige Frage ist die der Staatsverträge. Es muß in den verschiedenen Ländern eine einheitliche Behandlung angestrebt werden. In der Donauschifffahrt erklärt beispielsweise die Versicherungsgesellschaft: Wir versichern Ausländer, aber nur bis zur Landesgrenze. Solche Mißstände müssen beseitigt werden. Die Versicherungspflicht muß einheitlich sein für alle in der Binnenschifffahrt beschäftigten Personen.

Inwieweit diese Forderungen noch durch Resolutionen durchzusetzen sind, weiß ich nicht. Wir haben versucht, die Frage an die Regierungen und Parlamente gelangen zu lassen.

Rusch (Zentralverband der Maschinisten und Heizer Deutschlands): Zum Unterschied von anderen Ländern bestehen in Deutschland noch zwei Gewerkschaften, die die Binnenschiffer organisieren. Das erklärt sich aus der geschichtlichen Entwicklung. Verhandlungen über die Verschmelzung der beiden Verbände sind im Gange.

Im allgemeinen kann ich unterstreichen, was *Rudolph* gesagt hat. Die Forderung *Bevins*, die Frage im Rahmen der kontinentalen Verhältnisse zu behandeln, ist gewissermaßen berechtigt. In Deutschland liegen die Verhältnisse wie in allen anderen kontinentalen Ländern. Das kann uns aber nicht hindern, die Sache immer vom allgemeinen Gesichtspunkt zu untersuchen. Darum möchte ich auch nicht, daß in der zu fassenden Resolution zum Ausdruck gebracht wird, daß diese für England keine Geltung besitzt.

Ich möchte hier eine andere internationale Frage anschnitten, und zwar die Frage des Befähigungsnachweises. In Deutschland fährt kein Maschinist ohne Befähigungsnachweis. Eine Ausnahme in gewissem Sinne bildet der Rhein. Hier sind wir mit unserer Forderung aus dem Grunde nicht durchgedrungen, weil der Rhein einer internationalen Kommission unterstellt worden ist. Es wäre wichtig, daß uns die I. T. F. in der Frage der Internationalisierung der deutschen Ströme unterstützt. Wir wissen, daß dieser Kongreß sich mit der Frage nicht beschäftigen kann und behalten uns darum vor, auf der nächsten Tagung hierauf zurückzukommen.

Eine Bemerkung muß ich noch zu dem Passus der vorgelegten Resolution machen, der die Bemannungsskala betrifft. Ich habe seinerzeit einer gleichen Fassung für den Rhein zugestimmt. Aber diese Festlegung ist schlechter als die Festlegung in unsern Tarifverträgen. Ich bitte, diese Fassung entsprechend zu ändern oder unsere Organisation könnte die Resolution nicht unterstützen.

Bevin (England): Ich möchte vorschlagen, die Hamburger Resolution sowie den Antrag 19 dem Generalrat der I. T. F. zu überweisen und das Sekretariat zu beauftragen, weitere Informationen einzuholen. Zweifellos gibt es eine Reihe von Fragen (Versailler Vertrag, Internationalisierung der Stromgebiete usw.), bei deren Lösung wir die Organisationen des Kontinents unterstützen können. Ich rege darum an, nach Ergänzung des Materials eine *kleine* Konferenz für die Binnenschifffahrt einzuberufen. Unsere Organisation ist bereit, zu einer solchen Konferenz eine Delegation zu entsenden, um auf diese Weise ihre moralische Hilfe zum Ausdruck zu bringen.

van Krieken (Holland): In der Frage der Ladearbeiten stimme ich den Ausführungen *Rudolphs* zu. Was die Krankenversicherung in Holland angeht, so kann ich mitteilen, daß es dieses Jahr zum ersten Male gelungen ist, im Tarifvertrag für die Rheinschifffahrt eine derartige Regelung durchzusetzen. Die Versicherung findet auch auf deutsche Rheinschiffer, die bei holländischen Reedereien bedienstet sind, Anwendung. Die gesetzliche Regelung ist seit Jahren in einem

Entwurf vorbereitet. Was die Unfallversicherung angeht, so bestehen seit 1907 Staatsverträge mit Deutschland und Belgien, die auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit beruhen. Durch die Organisationen muß darauf hingewirkt werden, daß das System der Gegenseitigkeitsverträge ausgedehnt wird. Das Internationale Arbeitsamt ist auf diese Dinge hinzuweisen. Ferner muß verlangt werden, daß die Frage der Sammlung von statistischem Material in Angriff genommen werden muß. — Mit dem Antrag Bevin, eine kleine Konferenz einzuberufen, bin ich nicht einverstanden. Ich bin der Meinung, daß auch hier gute Arbeit geleistet werden kann. Ein Teil der vorliegenden Resolution ist übrigens direkt ein Ergebnis der Mannheimer Konferenz. Eine andere Formulierung des Passus über die Bemannungs-skala, wie sie Rusch fordert, halte ich nicht für erforderlich. Ein Kollege von Rusch hat in Mannheim seinerzeit der vorliegenden Formulierung zugestimmt. Ausdrücklich wird in dem vorliegenden Programmentwurf auch gesagt, daß den besonderen Verhältnissen auf den verschiedenen Strömen Rechnung zu tragen ist.

Sehr drängend ist die Arbeitszeitfrage. Seit Jahren wirken wir auf dem Rhein für verbesserte Arbeitszeitregelung. Wir stoßen dabei auf Schwierigkeiten, weil die Reder die verschiedenen Länder gegeneinander ausspielen. Ferner ist auf dem Ausbau der Kranken- und Invalidenversicherung zu bestehen.

Lindley (Vorsitzender): Die Resolution kann sich in der vorliegenden Fassung nur auf den Kontinent beziehen. In Schweden sind die Verhältnisse in der Binnenschifffahrt so völlig von denen des Kontinents verschieden, daß wir sie unmöglich zur Grundlage unserer gewerkschaftlichen Forderungen machen können. Die Binnenschifffahrt liegt bei uns während des Winters viele Monate still und in der übrigen Zeit wird dann um so länger gearbeitet. Allgemein haben wir Arbeitszeiten von 70 bis 92 Stunden die Woche. Im Leichterdienst sind die Arbeitszeiten womöglich noch länger, und es kommt vor, daß mitunter 22 Stunden im Tag gearbeitet wird. Wie die Verhältnisse in Schweden liegen, können wir gar nicht daran denken, die achtstündige Arbeitszeit zu fordern. Auch die Forderung, wonach Dampfer am Tage der Ankunft an ihrem Bestimmungsort eine neue Reise nicht mehr antreten dürfen, können wir in Schweden nicht vertreten. Ich bitte darum, auf diese anders gearteten Verhältnisse in Schweden Rücksicht zu nehmen und die Geltung des Programms auf den Kontinent zu beschränken. Dagegen wünsche ich einen Zusatz, durch den das Sekretariat beauftragt wird, die Verhältnisse in den anderen Ländern zu studieren.

Finmen (Sekretär): Wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse in den einzelnen Ländern kann eine Übereinstimmung über ein in die Details gehendes Programm nicht erreicht werden. Die Verfasser des vorliegenden Entwurfs sind von den Verhältnissen auf den großen internationalen Stromläufen ausgegangen und die Vertreter dieses Teils der Binnenschifffahrt sind in ihren Auffassun-

gen einmütig. Ich schlage darum vor, daß die Resolution in der zur Diskussion stehenden Form mit der Einschränkung ihrer Geltung auf die großen Stromgebiete angenommen, und daß ferner das Sekretariat durch einen besonderen Antrag beauftragt wird, sich Informationen über die Verhältnisse in anderen Ländern zu beschaffen.

Schmiedek (Österreich): Es trifft nicht ganz zu, daß das Internationale Arbeitsamt gar nichts gemacht hat. Auch die I. T. F. hat sich bemüht. Beispielsweise haben wir von ihr einen interessanten Bericht über die Verhältnisse in der russischen Binnenschifffahrt erhalten. Das dieser Konferenz vorliegende Material ist nach meiner Meinung nicht umfassend genug, um darauf ein internationales Programm aufzubauen. Vor allem müssen wir uns klar werden, ob wir ein Minimal- oder Maximalprogramm aufstellen wollen. Der vorliegende Entwurf kann auch dann nicht angenommen werden, wenn man ihn auf den Kontinent beschränken will. Auf der Donau haben wir beispielsweise einen fahrplanmäßigen Verkehr, und diesem tragen verschiedene der vorgeschlagenen Bestimmungen keine Rechnung. Die Frage, wie die Bemanningsskala festzusetzen ist, findet in der vorgeschlagenen Formulierung auch keine genügende Lösung. Die Kesselheizfläche ist allein noch kein entscheidender Maßstab. Ebenso wichtig ist das Alter und die Konstruktion der Schiffe. Ich würde daher vorschlagen, den Antrag dem Generalrat der I. T. F. zur weiteren Durcharbeitung zu überweisen.

Rudolph (Deutschland): Es handelt sich bei unserem Antrag im wesentlichen nur um Richtlinien und grundsätzliche Forderungen. Soweit wie möglich haben wir dabei, die Verhältnisse in der Rheinschifffahrt zum Ausgang nehmend, auch die Verhältnisse auf anderen Strömen in anderen Ländern berücksichtigt. Es könnte ausdrücklich betont werden, daß den besonderen regionalen Verhältnissen sowie der Art des Verkehrs (ob durchgehend oder unterbrochen) usw. Rechnung zu tragen ist. Ich hätte gerne gewünscht, daß hier Abänderungsanträge gestellt worden wären. Auch mir scheint es als ob eine absolute Einmütigkeit nicht erreicht werden kann. Ich bin aber dagegen, daß der ausgearbeitete Vorschlag lediglich als Material betrachtet wird und möchte beantragen, eine dreigliedrige Kommission zu beauftragen, den Entwurf so umzuarbeiten, daß er als ein allgemeines Programm für die Binnenschifffahrt angenommen werden kann.

Rusch (Deutschland): Ich kann die ganze Resolution Wort für Wort unterstreichen. Es geht nicht an, die darin festgelegten Grundsätze nur auf den Kontinent angewendet wissen zu wollen. Jedenfalls könnte ein Weg gefunden werden, um auch die Vertreter der Donauschifffahrt für die Resolution zu gewinnen. Lediglich einen Einwand habe ich gegen die Formulierung, und das ist der Passus, in dem gesagt ist, daß die Kesselheizfläche für die Bemanningss-

stärke zur Grundlage genommen werden soll. Ich beantrage, statt Kesselheizfläche das Wort „Maschinenstärke“.

Fimmen (Sekretär): Ich beantrage, der Resolution mit der Einschränkung zuzustimmen, daß sie für die Schifffahrt auf dem Rhein, der Elbe und der Donau Geltung besitzt, und daß das Sekretariat beauftragt wird, über die Verhältnisse in den anderen Ländern Informationen einzuziehen. Wird dieser Antrag angenommen, dann ernennen wir eine Kommission, die die vorliegende Fassung noch einmal durcharbeitet, sodaß sie auch für die Vertreter der Donauschifffahrt annehmbar wird.

Lindley (Vorsitzender): Ich unterstütze den von *Fimmen* gestellten Antrag und bitte um dessen Annahme.

(Die Konferenz stimmt dem Antrag zu.)

Für die dreigliedrige Kommission sind vorgeschlagen: ein Vertreter aus Deutschland, ein Vertreter aus Österreich und ein Vertreter aus Holland. Kollege *Rusch* (Deutschland) wünscht zugezogen zu werden, womit die Konferenz ebenfalls einverstanden ist *).

Lindley (Vorsitzender): Wir haben nunmehr noch den Antrag 4 betr. die

Gründung einer Seeleute- und Binnenschiffer-Sektion

zu behandeln.

Rudolph (Deutschland): Wir halten die Gründung einer besonderen Binnenschiffer-Sektion vorläufig nicht für notwendig. Eine eventuelle Zusammenlegung mit der Sektion der Seeleute kommt aber auch schon deswegen nicht in Frage, weil die Verhältnisse in der Binnenschifffahrt von der der Seeschifffahrt viel zu sehr abweichen. Ich beantrage daher, den Antrag der tschechoslowakischen Kollegen abzulehnen. Wir können das um so eher tun, als auf den verschiedenen Stromgebieten besondere Arbeitsgemeinschaften unter den Gewerkschaften der beteiligten Länder bestehen.

Die Konferenz stimmt dem Antrag *Rudolph* zu.

Der Vorsitzende erklärt hierauf die Konferenz für geschlossen.

*) Die von dieser Kommission ausgearbeitete Resolution ist auf Seite 80 dieses Berichts abgedruckt.

Anhang.

Memorandum der Organisation des Eisenbahn-, Post- und Telegraphen- personals in Palästina.

An den Kongreß der I. T. F. in Paris!

Der Hauptvorstand der Organisation Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonals in Palästina gibt seinem lebhaften Bedauern darüber Ausdruck, nicht am Kongresse teilnehmen zu können und hat das Vergnügen, Ihnen auf diesem Wege seine aufrichtigsten und brüderlichen Grüße sowie seine herzlichsten Wünsche für einen erfolgreichen Verlauf der Tagung zu übermitteln.

In der gegenwärtigen Zeit, da die Arbeiter aller Länder durch Verfolgung und Unterdrückung in eine schwierige Lage geraten sind, da die Bourgeoisie der ganzen Welt mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln versucht, den Lebensstandard der Arbeiter auf ein Minimum herabzudrücken, da die mit so großer Mühe und Sorgfalt aufgebauten Arbeiterorganisationen in ihrer Existenz bedroht sind, in dieser Zeit erweist sich der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation als ganz besonders wertvoll.

Wir möchten ferner dem Vorstand der I. T. F., der sich an die auf früheren Kongressen gefaßten Resolutionen gehalten und auch diesen Kongreß einberufen hat, unsere große Wertschätzung und Anerkennung zum Ausdruck bringen.

Wir hoffen, daß dieser Kongreß gegen die Verfolgungen und Unterdrückungen seitens der Regierungen und anderen Arbeitgeber energischen Protest erheben und erneut die alten Forderungen der Arbeiter aller Länder auf Anwendung des Achtstundentages in sämtlichen Erwerbszweigen, Einführung einer Arbeiterschutzgesetzgebung und Einräumung des uneingeschränkten Koalitionsrechtes aufstellen wird.

Wir gestatten uns Ihnen nachstehend die wirtschaftliche Lage unserer Organisation zu schildern und Sie über Ziel und Zweck unserer Tätigkeit zu unterrichten.

Unserer jungen, erst seit 6 Jahren bestehenden Organisation ist es noch nicht gelungen, sämtliche im Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienst

Palästinas beschäftigten Arbeiter gewerkschaftlich zu organisieren. Sie zählt zurzeit etwa 900 Mitglieder, die sich neben einigen zerstreuten Zahlstellen und Gruppen, die mit unserer Bewegung sympathisieren, auf vier Ortsgruppen verteilen.

Die Eisenbahnen sind Privateigentum der palästinischen Regierung; im Werkstätten-, Verkehrs-, Lokomotiv- und Wagensdienst sind gegenwärtig 3500 Arbeiter beschäftigt. Die Löhne betragen 3—7 sh. täglich. (In der Privatindustrie verdienen ungelernete Arbeiter 5—6 sh. und gelernte 8—10 sh. täglich.)

Bei Unfall, Krankheit oder Todesfall erhalten die Arbeiter keinerlei Entschädigung, da es keine diesbezüglichen Gesetze gibt. Alle Arbeiter, Lokomotivführer, Heizer, das Kanzleipersonal ausgenommen, sind nicht fest angestellt und erhalten Tageslohn. (Die Lokomotivführer und Heizer werden monatlich bezahlt, jedoch ebenso wie die übrigen nicht fest Angestellten behandelt.) Für Kanzleipersonal besteht monatliche Kündigungszeit. Verpflichtungen seitens der Eisenbahnverwaltung oder der Zentralregierung gegenüber den Arbeitern bestehen nicht.

Die palästinischen Eisenbahner werden oft, manchmal ohne Gewährung des früher bei den palästinischen Eisenbahnen üblichen 7tägigen Urlaubs, ohne Angabe von Entlassungsgründen oder Abgabe irgend welcher Erklärung, ihres Dienstes enthoben. Entlassene Arbeiter erhalten keine Entschädigung.

Krankenversicherungseinrichtungen bestehen nicht. Wird ein Arbeiter durch Krankheit erwerbsunfähig, so wird die Lohnauszahlung sofort eingestellt. Es sind sogar Fälle vorgekommen, daß Arbeiter, die Betriebsunfälle erlitten, während der Dauer ihrer Arbeitsunfähigkeit keinen Lohn erhielten. Für Sonntagsdienst erfolgt keine Bezahlung. Bis zum 12. Juli hatten die Arbeiter Anspruch auf 15 Freitage, nämlich 7 Urlaubstage und 8 Ferientage. Von diesem Tage an hat jedoch die Zentralregierung diesen Urlaub abgeschafft und sämtliche Arbeiter zu Aushilfs- (nicht fest angestellten) Arbeitern gemacht. Bis vor etwa 5 Monaten wurde Überarbeit entschädigt. Dies ist jetzt nicht mehr der Fall; die Überstunden werden jedoch insofern in Anrechnung gebracht, als der Betreffende den gewöhnlichen Arbeitstag entsprechend verkürzen kann.

Die Werkstättenarbeiter haben den Achtstundentag. Lokomotivführer und Heizer arbeiten 10—12, ja sogar noch mehr Stunden am Tage. Arbeiter, die nach auswärts geschickt werden, erhalten keine Aufwandsentschädigung oder dergleichen, obwohl bereits vor $\frac{1}{4}$ Jahren eine solche gewährt wurde.

Versicherungseinrichtungen gegen Tod, Invalidität oder Alter gibt es für die Arbeiter nicht.

In unserer Organisation sind Juden und Araber in gleicher Zahl vertreten.

Die eigenartige Zusammensetzung unserer Organisation und das mangelnde Klassenbewußtsein der arabischen Arbeiter, welche die Notwendigkeit des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses noch nicht erkannt

haben, wirken hemmend auf unsere Tätigkeit und den Fortschritt unserer Organisation ein.

Die Eisenbahnverwaltung ergreift jede sich bietende Gelegenheit, um sich Mißverständnisse, die zwischen den beiden Nationalitäten entstehen, zunutze zu machen und den Arbeitern ihre elementarsten Rechte zu entreißen. Die Zentralregierung, das Eisenbahnverwaltungs-, Post- und Telegraphen-Departement (Ministerium) haben unsere Organisation noch nicht offiziell anerkannt.

Auf Grund der vorstehend angeführten Tatsachen werden Sie ohne weiteres verstehen, weshalb sich unsere Organisation bisher nur langsam entwickeln konnte.

Wir richten hiermit an den Kongreß und die Delegierten der europäischen Länder, besonders aber an die englischen Arbeiter, welche für die Lage der Arbeiter in den englischen Kolonien verantwortlich sind und in erster Linie die Pflicht haben, uns in moralischer und politischer Hinsicht zu helfen, die vorgeschlagenen Anträge, welche hier beiliegen, als ihre eigenen anzunehmen und für ihre Durchführung zu wirken. Wir sind davon überzeugt, daß die Arbeiter aller Länder, welche für ihre Existenz zu kämpfen haben, uns diese notwendige Hilfe nicht versagen werden.

Wir wiederholen unsere herzlichen Wünsche für einen erfolgreichen Ausgang des Kongresses; möge er die Interessen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der bei ihr angeschlossenen Arbeiterkategorien in würdiger Weise vertreten.

Mit brüderlichen Grüßen!

Im Namen des Vorstandes:

gez. M. GROBMAN, Sekretär.

* * *

Vorschläge.

1. Der Kongreß möge allen Gewerkschaften der großen europäischen Länder zur Pflicht machen, den Arbeitern des nahen Ostens (Palästina, Ägypten, Syrien und Irak) in ihrem Kampfe für Arbeiterschutzgesetzgebung den gesetzlichen Achtstundentag und für die Anerkennung des bis jetzt von der Regierung noch nicht anerkannten Eisenbahnverbandes zu sorgen; ferner soll das Exekutivkomitee der I. T. F. ein Memorandum an die Regierung von Palästina richten, in dem die Anerkennung der Organisation der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbediensteten verlangt wird.

2. Der Kongreß möge ein Komitee errichten, das besonders die Angelegenheit des nahen Ostens behandeln soll. Auch soll das Sekretariat der I. T. F. angewiesen werden, die Möglichkeit der Einberufung einer Eisenbahnerkonferenz des nahen Ostens im Verlaufe des nächsten Jahres zu untersuchen und auf die Notwendigkeit erhöhter gewerkschaftlicher Aktivität hinzuwirken.

3. Der Kongreß möge eine besondere Delegation anweisen, die die Lage der Eisenbahner in den Ländern des nahen Ostens zu untersuchen hätte, und alle mit der Einrichtung des obenerwähnten Komitees verknüpften Schritte einleiten, deren endgültige Durchführung dem Exekutivkomitee der I. T. F. zu übertragen wäre.

Bergarbeiterstreik.

Der Kongreß spreche den englischen Bergarbeitern zu ihrem mutigen Kampf für die Behauptung ihres bisherigen Lebensstandards seine Anerkennung und Bewunderung aus, sichere ihnen seine moralische und materielle Hilfe zu, und verbiete allen den I. T. F.-Organisationen angehörenden Arbeitern, Einfuhrkohle nach England zu verschiffen.

Wahl der Sekretäre.

Als Sekretäre schlagen wir vor: Edo Fimmen, N. Nathans.

Nächster Kongreßort.

Es wäre wünschenswert, als nächsten Kongreßort der I. T. F. eine dem nahen Osten nähergelegene Stadt zu bestimmen.

Protokoll

über die zweite, in Paris am 15.–17. September 1926
abgehaltene Balkan-Konferenz.

Anwesend sind: *Nikola Issaieff*, Bulgarischer Eisenbahnverband
Stojka Michalcea } Transportarbeiterverband
Lazar Măglasu } Rumäniens
Jury Stanko, Eisenbahnverband Jugoslawiens.

Der Eisenbahnverband Griechenlands ist nicht vertreten.

Die anwesenden Delegierten nahmen einstimmig folgende Beschlüsse an:

1. Beitrag für das Balkansekretariat.

Jede dem Balkansekretariat angehörende Organisation ist verpflichtet, im Laufe des Monats Januar jedes Jahres einen Beitrag von 1 Dinar, Lei, Leva oder Drachme (in Landeswährung) pro Mitglied nach dem Stande vom 1. Januar des jeweiligen Jahres dem Balkanfonds zu überweisen. Die Beiträge sind in Dollars umzurechnen.

Aus dem Balkanfonds werden in erster Linie alle Ausgaben des Sekretariats und die Kosten der ordentlichen Balkankonferenzen (Reisespesen für die Mitglieder der Exekutive) bestritten.

2. Vertretung der Balkanländer im Generalrat der I. T. F.

Es wird einstimmig beschlossen, auf dem jetzigen oder nächsten Kongreß der I. T. F. für die Balkanländer einen Sitz im Generalrate der I. T. F. zu fordern. Als Vertreter wird Genosse Nikola Issaieff angewiesen. Dieser Vorschlag ist der I. T. F. mit entsprechender Begründung zu übermitteln.

3. Vertretung der ungeschlossenen Organisationen auf den I. T. F.-Kongressen.

Jede Organisation entsendet zu den I. T. F.-Kongressen eine eigene Delegation. Alle Kongreßdelegierten des Balkans schließen sich zu einer Delegation zusammen und treten einheitlich auf; die Delegierten müssen sich auf einer Vorkonferenz über alle Punkte der Tagesordnung zuvor einigen.

Für den Fall, daß Organisationen aus einem oder mehreren Ländern keine Delegierten entsenden können, wird die Vollmacht zur Vertretung der Balkanstaaten dem Sekretär erteilt. Bei seiner Verhinderung geht die Vollmacht auf die Delegierten eines dem Balkansekretariat angehörenden Landes über.

Sind alle Balkanländer an der Teilnahme des Kongresses verhindert, so hat ohne weiteres der Sekretär auf Kosten des Balkanfonds als Vertreter der Balkanländer aufzutreten.

4. Organisation des Sekretariats.

Der Sitz des Sekretariats befindet sich bis zum nächsten I. T. F.-Kongreß in Sofia.

Die Exekutive besteht aus dem Sekretär und je einem Vertreter der unter 2 und 3 angeführten Organisationen. Für den griechischen Eisenbahnerverband bleibt ein Sitz bis zum 1. November 1926 reserviert. Diese Organisation tritt ohne weiteres in die Exekutive ein, wenn sie sich bis zum genannten Datum mit den Beschlüssen der zweiten Balkankonferenz einverstanden erklärt.

Jährlich einmal finden *ordentliche* Sitzungen der Exekutive statt und zwar abwechselnd in dem einen oder andern der angeschlossenen Balkanstaaten. Diese Sitzungen sollen womöglich gleichzeitig mit der Balkankonferenz einberufen werden und zwar zu dem Zeitpunkt, zu dem der ordentliche Kongreß des betreffenden Landes angesetzt ist. In besonders wichtigen Fällen werden *außerordentliche* Sitzungen der Exekutive einberufen.

Den Ort der ordentlichen und außerordentlichen Konferenzen ebenso wie die Tagesordnung bestimmt der Sekretär im Einvernehmen mit den angeschlossenen Organisationen bzw. auf deren Antrag.

Die nächste Balkankonferenz wird gelegentlich des ordentlichen Eisenbahnerkongresses in Jugoslawien stattfinden, und zwar im Mai 1927.

Als Sekretär fungiert bis zum nächsten Kongreß der I. T. F. der Genosse Issaieff.

5. Aufgabe der angeschlossenen Organisationen.

Die dem Balkansekretariat angehörenden Organisationen müssen dem Sekretariat bis spätestens 1. Januar 1927 folgende Unterlagen übersenden:

a) Statistik der Transportarbeiter des betr. Landes, und zwar getrennt nach:

1. Eisenbahner,
2. Seeleute und Binnenschiffer,
3. Hafearbeiter,
4. Straßenbahner usw.; die einzelnen Gruppen sind womöglich nach Kategorien zu unterscheiden.

b) Statistik über alle zurzeit bestehenden Organisationen.

Diese Statistik muß folgende Angaben enthalten:

1. Name und Adresse aller Organisationen (getrennt nach Berufen).
2. Zahl der Mitglieder (unterschieden nach Kategorien).
3. Gewerkschaftliche und politische Orientierung jeder einzelnen Organisation.

c) Arbeitslosenstatistik nach dem Stande der Jahre 1925 und 1926.

d) Ein ausführlicher Bericht über die innere Gliederung der Organisation, unter Angabe von:

1. Grundlage der Organisation,
2. Machtbefugnis des Kongresses,
3. Zusammensetzung des Zentralausschusses,

4. Aufbau der Organisation,

a) in Sekretariate, b) in Sektionen, c) in Ortsgruppen.

5. Beitragsverfahren.

Ferner müssen alle angeschlossenen Organisationen am Beginne eines jeden Quartals dem Sekretariat einen Situationsbericht einsenden, aus welchem der Mitgliederstand, die Finanzverhältnisse sowie alle größeren unternommenen Aktionen ersichtlich sein müssen.

6. Arbeitsbedingungen in verschiedenen Ländern.

Die Hauptforderungen werden in einer besonderen Resolution zusammengefaßt und der I. T. F. mit dem Ersuchen übermittelt, alle nötigen Schritte zu unternehmen, damit den Arbeitern des Balkans die Koalitionsfreiheit, der Achtstundentag sowie die erste Einführung von Arbeiterschutzgesetzen überall gesichert werden.

Zwecks Erreichung dieser Ziele wird die Internationale Transportarbeiter-Föderation ersucht, nach Erhalt von Detailberichten bei den in Betracht kommenden Ministerien sowie dem Internationalen Arbeitsamt zu intervenieren und die betreffenden Organisationen hiervon zu verständigen. Außerdem soll im Mitteilungsblatt der I. T. F. den Balkanorganisationen eine besondere Rubrik eingeräumt werden, in der in erster Linie die Lage der Arbeiterschaft des Balkans und die Bemühungen der Gewerkschaften zwecks Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu erörtern sind.

7. Das Balkansekretariat hat die Pflicht, die angeschlossenen Organisationen von allen unternommenen Schritten zu unterrichten und die vierteljährlichen Laudesberichte übersichtlich zusammengefaßt den angeschlossenen Organisationen sowie dem Sekretariat der I. T. F. zu übermitteln.

8. Es wird beschlossen, daß die auf der Konferenz vertretenen Balkanorganisationen feste gegenseitige Verbindungen gründen und deren Zustandekommen in jeder Weise fördern. Sie verpflichten sich ferner, die angeschlossenen Balkanorganisationen von allen lokal unternommenen Aktionen zu unterrichten und zu den ordentlichen Kongressen gegenseitig Delegationen zu entsenden.

Die größte und dringendste Aufgabe ist das Wirken für die Ausbreitung und Vergrößerung der vorhandenen Organisationen, die Hebung und Stärkung des Klassenbewußtseins der Arbeiter, sowie die organisatorische Erfassung der Indifferenten, damit endlich gegen den einheitlich vorgehenden Feind, das Kapital, im Rahmen der I. T. F. eine geschlossene Front der Transport- und Verkehrsarbeiter gebildet wird, die stark genug ist, den Kampf für die Arbeiterklasse mit Erfolg zu führen und deren Rechten und Ansprüchen Geltung zu verschaffen.

Erklärung.

Die anläßlich des 6. Kongresses der I. T. F. in Paris tagende *zweite Balkankonferenz* der Transportarbeiter macht nach eingehender Erörterung über die Lage der Transportarbeiterschaft und des Standes der Arbeitsbedingungen in verschiedenen Ländern einstimmig folgende Feststellungen:

1. In den Balkanländern und zwar besonders in Rumänien und Jugo-

slawien besteht entweder keine Koalitionsfreiheit oder die hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen wurden in einer Weise durchgeführt, daß der Arbeiterschaft die Benützung des Koalitionsrechtes ungemein erschwert wird.

2. Eine Altersversicherung für die Arbeiter ist bis jetzt nur in den wenigsten Ländern eingeführt. Die Arbeiter können dort nach einer Dienstleistung von 20 und mehr Jahren einfach durch Kündigung ohne jeden Anspruch auf entsprechende Rente auf die Straße geworfen werden. In Jugoslawien bestehen für einzelne Landesteile noch unterschiedliche Altersversorgungsvorschriften. Seit 1923 hat die Landesregierung keine Zeit gefunden, den Entwurf für ein zeitgemäßeres Altersversicherungsgesetz auszuarbeiten. Auch die Altersversicherung Bulgariens ist noch äußerst rückständig, da sie erst nach einer Dienstleistung von 20 Jahren Pensionsanspruch vorsieht.

3. Die Arbeitslosenversicherung besteht noch in keinem Lande des Balkans. In Jugoslawien und Rumänien sind bisher entsprechende Gesetzentwürfe den Parlamenten noch nicht vorgelegt worden. Die wirtschaftliche Lage der Arbeiterschaft wird durch die kapitalistische Politik immer weiter verschlechtert und man will durch ein Sparsystem, welches die vermögenden Gruppen schützt, alle Lasten durch neue Steuern, Herabsetzung der Gehälter, Verlängerung der Arbeitszeit und Personalabbau auf die Arbeiterklasse abwälzen. So hat man in Jugoslawien im Jahre 1925 mehr als 2000 Bergarbeiter und in diesem Jahre auch 1500 Eisenbahner abgebaut. Weit größere Personaleinschränkungen stehen bei den Eisenbahnen und im Bergbau noch bevor. Ebenso wurden in Bulgarien zur Erzielung von Ersparnissen im Jahre 1924 ungefähr 7000 Staatsbedienstete, darunter etwa 1000 Eisenbahner, entlassen, wodurch das Heer der Arbeitslosen weiter vergrößert wurde. Bis zum 1. April 1927 soll auf gleiche Weise noch eine Ersparnis von 150 000 000 Leva zur Bestreitung der Kriegsschulden erzielt werden.

4. Die Washingtoner Konventionen sind in Jugoslawien und Rumänien bis heute noch nicht ratifiziert. Der Achtstudententag besteht nicht. Das gleiche gilt im Hinblick auf Bulgarien, das zwar die Washingtoner Konvention ratifiziert, aber nicht durchgeführt hat.

5. Den Eisenbahnangestellten und -arbeitern ist in den Dienstregelungen und der Arbeiterverordnung weder die Unkündbarkeit der Anstellung, noch das Vertrauensmännersystem garantiert, dagegen wurde aber eine reaktionäre Besoldungsordnung (auf Grund von Protektion) eingeführt und wird versucht, alle sozialen Errungenschaften zu beseitigen.

Auf Grund dieser Feststellungen werden folgende Forderungen aufgestellt:

1. Die I. T. F. möge den I. G. B. ersuchen, bei den Regierungen von Jugoslawien und Rumänien auf die Ratifizierung der Washingtoner Konvention zu dringen. Gleichzeitig haben die in Betracht kommenden Organisationen Jugoslawiens und Rumäniens alles einzusetzen, um die unverzügliche Annahme eines Gesetzes zu erwirken, wodurch die uneingeschränkte

Ratifizierung aller Konventionen der Internationalen Arbeitskonferenzen herbeigeführt wird. Nach erfolgter Ratifizierung müssen sie eine strenge Kontrolle darüber ausüben, daß die Konventionen auch tatsächlich ausgeführt werden.

Der I. T. F. ist über die Lage der Arbeiterschaft in den Balkanländern und die seitens der Organisationen unternommenen Schritte allmonatlich zu berichten, damit die I. T. F. auf Grund dieser Berichte von Zeit zu Zeit beim I. A. A. vorstellig werden kann.

3. Alle in Betracht kommenden Organisationen haben eine strenge Kontrolle über die Arbeitszeit in verschiedenen Betrieben durchzuführen und müssen sich mit ihrer ganzen Kraft für eine allgemeine Einführung des Achtstundentages einsetzen.

4. Den zuständigen Ministerien von Bulgarien, Jugoslawien und Rumänien sind ehestens Gesetzentwürfe für die Regelung der Altersversicherung, der Arbeitsbedingungen, der Vertrauensmännersysteme usw. vorzulegen. Ferner ist die sofortige Durchführung der Arbeitslosenversicherung zu fordern.

Schließlich protestieren alle Vertreter gegen alle auf die Erweiterung der Vorrechte und Machtstellung der herrschenden Klasse abzielenden Bestrebungen, wie Unterdrückung der persönlichen und politischen Freiheit der Arbeiter auf dem Balkan und die Schmälerung der von der Arbeiterklasse erworbenen Rechte, und fordern die beim Völkerbunde bestehende Internationale Arbeitsorganisation auf, alles zu unternehmen, um der Arbeiterklasse die Koalitionsfreiheit zu sichern.

Resolution betr. die Beschwerden der Eisenbahner in Britisch-Indien*)

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiterföderation, der die organisierten Transportarbeiter aus 35 verschiedenen Ländern vertritt, vernimmt mit tiefer Besorgnis, daß sich die Regierung von Britisch-Indien geweigert hat, die einmütig von der Indischen Gesetzgebenden Versammlung am 5. Februar 1925 angenommene Entschliebung auszuführen, durch welche eine Untersuchung über die Beschwerden der 700 000 unteren Eisenbahnbediensteten der indischen Eisenbahnen verlangt wurde.

Der Kongreß ist der Auffassung, daß die Ablehnung einer ebenso bescheidenen wie verständigen Forderung seitens des die Gesamtheit des indischen Volkes vertretenden Parlaments jeder Begründung entbehrt und beauftragt das Sekretariat, indem er gleichzeitig nachdrücklichst gegen einen so willkürlichen Akt einer Regierung protestiert, deren allererste Aufgabe es sein müßte, die Interessen des durch sie vertretenen Volkes zu schützen und dessen Wünsche zu erfüllen, darauf hinzuwirken, daß ein Druck auf die indische Regierung ausgeübt wird, um die Durchführung der verlangten Untersuchung und die Beseitigung der berechtigten Beschwerden zu sichern.

Der Kongreß verurteilt aufs strengste, daß die Direktoren der verschiedenen Eisenbahnen die Gewerkschaften ihres Personals nicht anerkennen und ersucht die indische Regierung, diese Direktoren zur unverzüglichen Anerkennung der Eisenbahnergewerkschaften zu veranlassen.

*) Diese Resolution gehört auf Seite 33. Sie wurde irrtümlicherweise ausgelassen.

Rednerverzeichnis

	Seite
Alberti (Norwegische Eisenbahner)	56
Balleng (Maschinisten und Heizer, Deutschland)	128
Bevin (Englische Transportarbeiter)	47, 158, 160, 176, 178
Bidegaray (Französische Eisenbahner, Mitglied des Generalrats der I. T. F.)	27, 93, 152
Brandt (Sekretär der Internationale der Schiffsoffiziere)	59
Bratschi (Schweizerische Eisenbahner)	139
Brautigam (Holländische Transportarbeiter, Mitglied des Ausschusses der I. T. F.)	90
Chapelle (Belgische Transportarbeiter)	84, 109, 110, 116, 125
Coudun (Französische Eisenbahner)	145
Cramp (Englische Eisenbahner, Präsident der I. T. F.)	27, 29, 33, 34, 52, 54, 56, 57, 58, 59, 63, 71, 72, 74, 76, 79, 82, 83, 88, 91, 99, 104, 106, 107, 135, 143, 148, 153, 155
Döring (Deutscher Verkehrsbund, Vizepräsident der I. T. F.)	99, 101, 102, 103, 158, 162, 163, 164
Filliol (Französische Hafnarbeiter)	162
Fimmen (Generalsekretär der I. T. F.)	34, 47, 50, 52, 57, 71, 72, 75, 82, 84, 97, 109, 111, 113, 121, 123, 127, 128, 131, 133, 162, 164, 179, 181
Gill (Englische Eisenbahngestellte)	94
Guindard (Französische Transportarbeiter)	78, 99, 167, 168, 169, 170, 173, 174
Hansen (Skandinavische Transportarbeiterföderation)	88
Henson (England, Mitglied des Generalrats der I. T. F.)	74, 109, 110, 114, 116, 121, 123, 125, 127, 128, 129, 134
Hirst (Englische Transportarbeiter)	167
Jaccoud (Französische Transportarbeiter)	170
Jacobsen (Dänische Schiffsheizer)	127
Jarrigion (Französische Eisenbahner)	71, 97, 106
Jahn (Deutsche Eisenbahner)	137
Jouhaux (Französischer Gewerkschaftsbund)	52
Kievit (Holländische Transportarbeiter)	121, 161, 163
Klebe (Maschinisten und Heizer, Deutschland)	82
Köhler (Deutscher Verkehrsbund)	110, 111, 115, 116, 123, 128, 131, 133
Krieken (Holländische Transportarbeiter)	82, 178
Lathan (Englische Eisenbahngestellte)	146
Lindley (Schwedische Transportarbeiter, Mitglied des Generalrats der I. T. F.)	99, 101, 106, 176, 179, 181
Mahlman (Belgische Transportarbeiter, Mitglied des Generalrats der I. T. F.)	110, 112
Maxamin (Polnische Eisenbahner)	70
Moltmaker (Holländische Eisenbahner, Mitglied des Ausschusses der I. T. F.)	89, 91, 99, 138, 165, 168, 169, 170, 175
Nase (Deutsche Transportarbeiter in der Tschechoslowakei)	165
Nathans (2. Sekretär der I. T. F.)	32, 54, 59, 105, 135, 146, 148, 153, 156, 169, 172
Paulis (Belgische Eisenbahner)	56, 91, 102
Pedersen (Dänische Eisenbahner)	83
Rathmann (Deutscher Verkehrsbund)	76
Reitz (Deutscher Verkehrsbund)	171
Rudolph (Deutscher Verkehrsbund)	79, 177, 180, 181
Rusch (Maschinisten und Heizer, Deutschland)	178, 180
Sardelli (Italien, Mitglied des Generalrats der I. T. F.)	103, 106
Scheffel (Deutsche Eisenbahner)	64, 96
Schmiedek (Österreichische Transportarbeiter)	180
Schumann (Deutscher Verkehrsbund)	49, 166, 168
Seiffert (Deutscher Verkehrsbund)	160, 162, 163
Shaw (Sekretär der Textilarbeiter-Internationale)	28
Shinwell (Englische Seelente)	109, 110, 112, 113, 114, 118, 122, 128, 130, 131, 132
Sormani (Holländische Transportarbeiter)	172
Thomas (Direktor des Internationalen Arbeitsamtes)	54
Tillett (Englische Transportarbeiter)	51, 161, 176
Vignaud (Französische Hafnarbeiter)	98, 161
Weigl (Österreichische Transportarbeiter)	173
Wilhelm (Vorsitzender der Internationale der Lebensmittelarbeiter)	28

Inhalts-Übersicht

Allgemeiner Kongreß

	Seite
Tagesordnung	3
Delegiertenliste	4
Eingebrachte Anträge	10
Eröffnung des Kongresses	27
Begrüßungsansprachen	27, 52, 54, 59
Ansprache des Präsidenten	28
Geschäftliche Mitteilungen und Mandatprüfung	32, 33, 54
Referat über den Großkampf der englischen Bergarbeiter	34, 47
Behandlung des Geschäfts- und Kassenberichtes	56
Bericht der Eisenbahner-Konferenz	59
Behandlung der eingebrachten Anträge	63, 99
Bericht der Hafnarbeiterkonferenz	71
Bericht der Seeleutekonferenz	72
Bericht der Straßenbahner- und Kraftfahrerkonferenz	76
Bericht der Binnenschifferkonferenz	79
Wahl des Generalrats	82, 99
Wahl des Exekutivkomitees	83
Wahl der Sekretäre	84, 88
Änderung in den Satzungen der I. T. F.	105
Sitz der I. T. F.	106
Wahl des nächsten Kongreßortes	106
Schluß des Kongresses	107

Spezialkonferenzen

Protokoll der Seeleutekonferenz	109
Protokoll der Eisenbahnerkonferenz	135
Protokoll der Hafnarbeiterkonferenz	158
Protokoll der Straßenbahner- und Kraftfahrerkonferenz	165
Protokoll der Binnenschiffahrtskonferenz	176

Anhang

Memorandum des Eisenbahnerverbandes in Palästina	182
Protokoll über die 2. Balkankonferenz	186

Verzeichnis der vom Kongreß angenommenen Resolutionen

Protestresolution gegen die Entrettung des Eisenbahnerverbandes in Estland	33
Protestresolution gegen die Auflösung des italienischen Sindacato Trasporti	33
Resolutionen über die Elektrifizierung	60
Resolution über die automatische Kuppelung	61
Resolution über die Signalwiederholung	62
Resolution über die auf Grund des Dawesplans geschaffenen Reichsbahngesetze	63
Resolution betr. die Errichtung eines Hafnarbeiterbeirats	71
Resolution betr. den Schutz von Gesundheit und Leben der Hafnarbeiter	72
Resolution betr. das Arbeiten von Seelenten in der Ladung	72
Resolution betr. den Kampf der Seeleute für den Achtstundentag	72
Resolution betr. Unterstützung schutzbedürftiger Seeleute	73
Resolution betr. einheitliche Organisation der Seeleute	73
Erklärung zur Frage des 1. Mai als Weltfeiertag	77
Resolution betr. Lohn- und Arbeitsverhältnisse in der Binnenschifffahrt	80
Erklärung zum Tagesordnungspunkt: Wahl der Sekretäre	96
Resolution über den Achtstundentag (siehe auch Seite 14)	102
Resolution über Koalitionsfreiheit und internationales Arbeitsamt (siehe auch Seite 14)	103
Resolution über die Vereinheitlichung der Arbeits- und Rechtsverhältnisse des Personals aller öffentlichen Transportanstalten (siehe auch Seite 15)	103
Änderungen in den Satzungen der I. T. F.	105
Resolution betr. die Beschwerden der Eisenbahner in Britisch-Indien	190