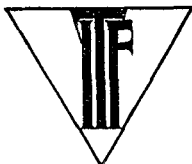


BERICHT

über den

Internationalen Transportarbeiter-
Kongress, abgehalten vom 22. bis
27. September 1930 in London,
Caxton Hall, Victoria Street



AIK 0-15173

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

Tagesordnung

1. Begrüßungsansprachen.
2. Eröffnungsrede des Vorsitzenden der I.T.F.
3. Wahl des Kongressbüros.
4. Mandatprüfung.
5. Festsetzung der Geschäftsordnung.
6. Geschäftsbericht 1928—1929.
7. Kassenbericht 1928—1929.
8. Eingebraachte Anträge.
9. Vortrag über „Die Aussichten der Weltwirtschaft unter dem Gesichtspunkte der Arbeiterklasse“ von G. D. H. Cole.
10. Festsetzung der Beiträge.
11. Sitz der I.T.F.
12. a) Wahl der Länder, die Vertreter in Generalrat und Exekutivkomitee entsenden werden.
b) Wahl des Generalrats und der Ersatzmitglieder.
c) Wahl der Sekretäre.
13. Bestimmung des Landes, in welchem der nächste Kongress stattfinden wird.

Delegiertenliste

LAND	ORGANISATION	MIT- GLIEDER- ZAHL	DELEGIERTE
Belgien	Syndicat National du Personnel des Ch.P.T.T.M.A. (Eisenbahner)	52.140	P. de Bruijn G. Lambert A. Paulis A. Deman
	Belgische Transportarbeitersbond	23.780	P. Somers J. Chapelle L. Antoine Chr. Mahlman
	Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux (Strassenbahner)	10.000	H. van Ballaer A. Vercuryce A. Valet
Britisch- Indien	All-India Railwaymen's Federation ((Eisenbahner)	56.000	N. M. Joshi
	Indian Seamen's Union, Bombay (Seeleute)	22.648	J. B. Mukerjee N. M. Joshi
	Indian Quarter Masters' Union (Steuerer)	1.700	M. Daud
Bulgarien	Union des Cheminots bulgares (Eisenbahner)	4 061	N. Issaieff
Dänemark	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	8.716	R. Kants Th. E. Frederiksen F. Nielsen
	Dansk Lokomotivmands Forening (Lokomotivführer)	1.830	S. Jensen J. Knudsen L. M. Schmidt
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Gewerkschaftsverband)	27.677	V. Pedersen N. P. Hansen Rob. Nielsen V. Eigtved Chr. Mikkelsen
	Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	2.040	E. Jacobsen
	Sø-Restaurations Forbund i Danmark (Bedienungspersonal)	800	E. Jacobsen
	Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute)	3.200	Chr. Borgland
	Deutschland	Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	252.000

LAND	ORGANISATION	MIT- GLIEDER- ZAHL	DELEGIERTE
Deutschland	Gesamtverband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs	360.061	O. Schumann O. Becker A. Reitz O. Schreiber O. Breyer R. Pucalka W. Kemptner W. Boehmer H. Rudolph F. Köhler P. Krause W. Kregel W. Wagener G. Sander H. Engel H. Rose W. Gaack K. Lindow * Frh. W. Müller *
	Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands	5.000	C. Balleng A. Kröger
Frankreich	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat (Eisenbahner)	72.537	J. Jarrigion Badinot Coudun Quertelet Le Guen Bruge Robert De Payan Sauve De Kerdelleau * Leclerc * Demay * Raverat * Carpentier * Blanc *
	Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)	18.910	Guinchard Molard Grosset Jaccoud * Damour * Bardolet * Camus *
	Fédération Nationale des Ports et Docks (Hafenarbeiter)	5.309	E. Vignaud
	Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Seeleute)	6.000	F. Ehlers

* Gäste

LAND	ORGANISATION	MIT- GLIEDER- ZAHL	DELEGIERTE
Gross- britannien	National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	307.400	C. T. Cramp H. Collins W. Ross T. Gore
	Railway Clerks' Association (Eisenbahnbeamte)	54.347	T. H. Gill A. E. Townend H. H. Oatts R. H. Rowland A. G. Walkden
	Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	188.000	E. Bevin S. Hirst B. Tillett H. E. Clay A. Henderson D. W. Milford J. Henson W. Patrick P. MacGowan R. Richardson
	National Union of Distributive and Allied Workers (Klein- handelsangestellte)	15.000	J. Hallsworth J. Jagger W. A. Robinson W. W. Bagot *
Irland	Irish Transport and General Workers' Union (Transport- arbeiter)	5.000	Th. Foran
Italien	Strassen- und Eisenbahner	750	G. Sardelli
Japan	Nihon Kaiin Kumiai (Seeleute)	80.000	S. Mogi
Jugoslawien	Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije (Eisenbahner)	5.762	A. Cerkvėnik
	Savez Pomorskih Radnika Trgo- vacke Mornarice Jugoslavije (Seeleute)	400	A. Cerkvėnik
Kanada	Brotherhood of Railway Em- ployees (Eisenbahnangestellte)	15.000	C. H. Minchin
Lettland	Latvijas Dzelzcelnieku Savieniba (Eisenbahner)	4.265	P. Zeibolts
Luxemburg	Landesverband Luxemburger Eisenbahner	5.008	M. Hack M. Leick
Niederlande	Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner und Strassen- bahner)	20.047	P. Moltmaker H. J. v. Braambeek F. Landskroon J. Joustra A. Harms *
	Centrale Bond van Transport- arbeiders	28.724	A. Kievit G. Zieverink G. Sormani F. G. van Duuren

* Gäste

LAND	ORGANISATION	MIT- GLIEDER- ZAHL	DELEGIERTE
Niederlän- disch-Indien	Vereeniging van Middelbaar Spoor- en Tramwegpersoneel in Nederl.-Indië (Eisenbahner und Strassenbahner)	2.400	A. Hegt
Norwegen	Norsk Jernbaneforbund (Eisen- bahner)	6.203	L. Buland E. Bakke
Österreich	Gewerkschafts- und Rechts- schutzverein des österrei- chischen Eisenbahnpersonals	86.923	J. Smeykal B. König
	Freier Gewerkschaftsverband in Österreich	42.492	A. Forstner K. Weigl Fr. Geiger
Palästina	National Union of Railway, Post and Telegraph Workers (Eisenbahner)	625	Isr. Kahan
Polen	Zwiazek Zawodowy Pracowni- ków Kolejowych w Polsce (Eisenbahner)	56.813	K. Maxamin St. Duda J. Packan
	Zawodowy Zwiazek Maszy- nistow Kolejowych w Polsce (Lokomotivführer)	9.263	St. Spyt J. Lisowski
	Zwiazek Zawodowy Transpor- towców Rzeczypospolitej Pols- kiej (Transportarbeiter)	5.000	E. Guzialek
Rumänien	Uniunea Muncitorilor din Por- turi si din Transporturile Ro- mâniei (Hafenarbeiter)	1.502	N. Issaïeff
Schweden	Svenska Järnvägsmannaförbun- det (Eisenbahner)	36.246	A. Forslund A. Loeffgren Fr. Severin
	Sveriges Lokomotivmannaför- bund (Lokomotivführer)	36.246	N. J. Engström Hj. Molin * D. Sandberg * D. Bonow * J. E. Rosenberg K. Lindberg
	Svenska Transportarbetareför- bundet (Transportarbeiter)	24.421	Ch. Lindley N. Martensson O. Erikson
	Svenska Sjömans-Unionen (See- leute)	6.200	N. Olsson O. Danielsson
	Svenska Eldare-Unionen (Schiffsheizer)	5.160	Sv. Lundgren C. H. Duner
Schweiz	Schweizerischer Eisenbahner- Verband	36.129	R. Bratschi G. Beck E. Fell Ed. Zeli

* Gäste

LAND	ORGANISATION	MIT- GLIEDER- ZAHL	DELEGIERTE
Spanien	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	22.000	T. Gómez J. Gómez (Osorio) M. Chapel Salgueiro
	Federación Nacional del Transporte Urbano e Interurbano de España (Transportarbeiter)	12.069	F. Garrigós Soler J. Díaz Méndez
Tschecho- slowakei	Unie Železničních Zaměstnanců V Československé Republice (Tschechische Eisenbahner)	41.618	W. Brodecký Fr. Němec
	Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik	16.798	E. Grünzner
	Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr	6.214	Th. Dietl
Ungarn	Verband der Ungarischen Transport- und Verkehrsarbeiter	1.734	E. Lázár

Mitglieder des Generalrats

C. T. Cramp, Vorsitzender
J. Döring, Vize-Vorsitzender
E. Bevin
J. Henson (Stellvertreter für E. Bevin)
H. Jochade
M. Bidégaray
T. Gómez
Ch. Lindley
A. Forstner
G. Sardelli
Edo Fimmen } I. T. F.
N. Nathans }

Mitglieder des geschäftsführenden Ausschusses

J. Brautigam
P. Moltmaker

Gäste

W. Citrine Internationaler Gewerkschaftsbund.
G. Hicks Englischer Gewerkschaftsbund.
J. S. Middleton . . . Englische Arbeiterpartei.
A. Staal Internationales Arbeitsamt.
L. Veenstra Internationale Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine.
P. J. Tevenan . . . } Internationale Föderation des Personals in öffentlichen
V. Hartig } Diensten und Betrieben.
J. Hallsworth . . . Internationaler Bund der Privatangestellten.
T. Shaw Internationale Vereinigung der Textilarbeiter.
Ch. Dukes }
K. de Jonge . . . } Internationales Sekretariat der Fabrikarbeiter.
L. M. v. Waasdijk }
W. Banfield Internationale Union der Organisationen der Arbeiter und Arbeiterinnen der Lebens- und Genussmittelindustrie.
H. Hochstrasser . . } Internationales Sekretariat der Buchbinder und verwandten Berufe,
Internationales Buchdrucker-Sekretariat,
Internationaler Bund der Lithographen,
Steindrucker und verwandten Berufe.
Edw. Mattson . . . Schwedischer Bergarbeiterverband.

Übersetzer

J. H. Oldenbroek
P. Tofahrn
G. R. Clutterbuck
Frau L. Kant
Fräulein Th. Asser
R. P. Santley
E. F. Ahlström

Eingebrachte Anträge

Kassenverhältnisse der I.T.F.

1. Der Kongress beschliesst:

a.) dass der jetzige ordentliche Beitrag zur I. T. F. auf 50 Oere pro Mitglied und Jahr erhöht und wie folgt verwendet wird: 15 Oere zur Bestreitung der Verwaltungskosten und 35 Oere für einen Kampf-Unterstützungsfonds (finanzielle Unterstützung oder Darlehen);

b.) dass keine Organisation zur I. T. F. zugelassen werden kann oder ihr angehören darf, sofern sie nicht von ihren Ortsgruppen einen ordentlichen Beitrag von mindestens 12 Kronen jährlich von ihren den vollen Beitrag leistenden Mitgliedern und einen solchen von mindestens 6 Kronen von ihren den halben Beitrag entrichtenden Mitgliedern (d. s. pro Monat 1 Krone, bzw. 50 Oere) erhält;

c.) 1. dass der zu Punkt a.) zu fassende Beschluss am 1. Januar 1931 in Kraft tritt;

2. dass der unter Punkt b.) erwähnte Beschluss für diejenigen Organisationen, welche sich bei der I. T. F. anschliessen wollen, sofort in Kraft tritt, während für die bereits der I. T. F. angehörenden Organisationen eine Uebergangszeit von 2 Jahren, d. h. bis zum 1. Januar 1933, festgesetzt wird, damit sie sich danach richten können;

d.) dass alle Fragen über die finanzielle Unterstützung und die gegenseitigen Sympathiebewegungen bei Konflikten sowie die Frage des Einflusses der I. T. F. auf die in solchen Kämpfen verfolgte Taktik und auf die Entwicklung derselben genau geprüft werden, wenn die Mitwirkung der I. T. F. verlangt oder in Anspruch genommen wird. Diese Fragen sollen einer vom Kongress einzusetzenden besonderen Kommission überwiesen werden, welche, unter Berücksichtigung der Aussprache im Kongress, zu beauftragen wäre, sämtliche damit zusammenhängenden Probleme in allen ihren Einzelheiten zu studieren und dem nächsten Vollkongress Vorschläge über die ihr in dieser Angelegenheit notwendig erscheinenden Massnahmen zu unterbreiten.

Anträge, eingebracht von nachstehenden Organisationen:

Dänischer Seeleuteverband.

Dänischer Schiffsheizerverband.

Dänischer Transportarbeiterverband.

Schwedischer Transportarbeiterverband.

Schwedischer Seeleuteverband.

Schwedischer Schiffsheizerverband.

Norwegischer Verband der Matrosen und Heizer.

Norwegischer Transportarbeiterverband.

Finnischer Transportarbeiterverband.

2. Der Kongress beschliesst, die Beiträge an die I. T. F. mit Wirkung ab 1. Januar 1931 wie folgt festzusetzen: Für die ersten Hunderttausend Mitglieder fl. 0.10 pro Mitglied und pro Jahr; für die 100.000 übersteigende Mitgliederzahl fl. 0.06 pro Jahr.

Antrag des Niederländischen Verbandes der Eisen- und Strassenbahner.

Erläuterung:

Es ist eine Tatsache, dass die Einnahmen der I. T. F. bereits seit mehreren Jahren auf demselben Niveau stehen. Ihre Steigerung ist in der nächsten Zukunft auch nicht zu erwarten, während die Tätigkeit des Sekretariats, insbesondere durch die Errichtung verschiedener Sektionen, stets umfangreicher wurde. Um die I. T. F. instand zu setzen, ihren Aufgaben gerecht zu werden, ist nach unserem Dafürhalten eine höhere Beitragsleistung notwendig. Den Grundsatz der gleichmässigen Berechnung des Beitrages nach der Mitgliederzahl für alle Organisationen halten wir für unrichtig. Die Bemühungen des Sekretariats sind für die angeschlossenen Organisationen ungefähr dieselben. Die kleineren Organisationen bringen deshalb in vielen Fällen nicht die Unkosten auf, die das Sekretariat für sie hat. In einer internationalen Organisation ist eine kleine Organisation auch nicht schwächer, d. h. finanziell schwächer als eine grössere. Im Gegenteil, es liesse sich eine ganze Anzahl von Beispielen anführen, um zu beweisen, dass viele kleine Organisationen sehr leicht einen viel höheren Beitrag an die I. T. F. zahlen könnten. Wir halten es deshalb für möglich, den Beitrag zu erhöhen, ohne von den grössten Organisationen grössere Opfer zu verlangen. Allerdings muss für eine gewisse Anzahl Mitglieder, die wir auf 100.000 bemessen haben, der Höchstbeitrag entrichtet werden, damit sämtliche Organisationen einen grösseren Anteil an den Verwaltungskosten tragen. Dadurch wird erreicht, dass für die eine Hälfte der Mitglieder der I. T. F. fl. 0.10 pro Kopf bezahlt wird und für die andere Hälfte (Mitglieder grosser Organisationen) der jetzt geltende Beitrag von fl. 0.06.

3. Die I. T. F. gründet eine Streikunterstützungskasse, die nötigenfalls im Streik befindlichen Mitgliedsverbänden der I. T. F. Unterstützung verleiht. Der Beitrag zu dieser Streikunterstützungskasse ist für alle Mitgliedsverbände obligatorisch. Er wird von einem durch den Kongress gewählten Ausschuss festgesetzt.

Antrag des Landesverbandes der Eisenbahner, Post- und Telegraphenbediensteten Palästinas.

4. Bei jeder Entschliessung, die eine Beitragserhöhung mit sich bringen könnte, ist diese Erhöhung schätzungsweise anzugeben und die Entschliessung vor ihrer Annahme den Mitgliedsverbänden zu unterbreiten, damit diese sie in Erwägung ziehen können.

Antrag der Landes-Föderation der französischen Eisenbahner.

5. Es ist eine Revisions- und Budget-Kommission einzusetzen, um im Laufe des Kongresses die Kassenverhältnisse der I.T.F. zu prüfen, sich über die Einnahmen und Ausgaben in der letzten Amtsperiode Rechenschaft ablegen zu lassen und darüber dem Kongress, welcher das höchste Kontrollrecht auszuüben hat, Bericht zu erstatten. Diese Kommission könnte ausserdem einen Entwurf zu einem Voranschlag für die I. T. F. ausarbeiten.

Antrag der Landes-Föderation der französischen Eisenbahner.

6. *Aenderung in der Zusammensetzung und Erweiterung des Generalrats und Exekutivkomitees.*

a.) Im Generalrat werden die Organisationen in Estland, Lettland, Polen, der Tschechoslowakei, in Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien und Griechenland, die bisher nur einen Sitz inne hatten, künftig durch drei Delegierte, u. z. nach folgender Einteilung, vertreten:

1. Polen und die Randstaaten,
2. Tschechoslowakei und Rumänien,
3. Bulgarien, Griechenland und Jugoslawien.

b.) Das Exekutivkomitee wird ermächtigt, im Einvernehmen mit den angeschlossenen Organisationen im Fernen Osten und in Süd- und Nordamerika Massnahmen zu treffen, damit diese Organisationen eine angemessene Vertretung im Generalrat erhalten.

Das Sekretariat der I.T.F. setzt sich zusammen aus:

- a. einem Generalsekretär;
- b. einem stellvertretenden Generalsekretär;
- c. Sekretären, denen die Leitung gewisser Sektionen obliegt.

Der Generalsekretär und stellvertretende Generalsekretär werden vom Kongresse gewählt, die Sekretäre vom Generalrat auf Vorschlag des Exekutivkomitees ernannt.

c.) Das Exekutivkomitee wird von 6 Mitgliedern (5 Vertreter und der Generalsekretär) auf 7 Mitglieder (6 Vertreter und der Generalsekretär) erweitert.

d.) Das Exekutivkomitee wird ermächtigt, die durch diese Erweiterungen notwendige Satzungsänderung zu bestimmen.

Anträge des Exekutivkomitees.

7. *Ratifizierung des Washingtoner Übereinkommens.*

Der Kongress erwäge geeignete Massnahmen zur Sicherstellung der Ratifizierung des Washingtoner Übereinkommens und Einhaltung des Achtstundentages im Transportgewerbe.

Antrag der Landes-Föderation der französischen Eisenbahner.

Wir unterstützen Antrag 7 und bitten den Kongress, zu erklären, dass auch für Gebiete wie das unsrige der in manchen Ländern geltende Achtstundentag gesetzlich einzuführen ist.

Für Nacharbeit ist ein Zuschlag auf den Tageslohn zu zahlen.

Zusatzantrag des Verbandes des Eisen- und Strassenbahnpersonals Niederländisch-Indiens.

8. *Stand der Organisation im Nahen Osten.*

a.) In Anbetracht der Tatsache, dass durch die Haltung der Regierungen, welche sich weigern, die Eisenbahnergewerkschaften (vor allem diejenigen in den Ländern des Ostens, wo — wie in Palästina, das wir hier vertreten — noch das türkische Gesetz gilt) offiziell anzuerkennen, die Arbeiterbewegung in ihrer Entwicklung gehemmt wird, beauftragt der Kongress das Exekutivkomitee der I.T.F., eine energische Aktion für den Erlass entsprechender Gesetze einzuleiten.

Antrag des Landesverbandes der Eisenbahner, Post- und Telegraphenbediensteten Palästinas.

b.) Der Kongress hält es für dringend notwendig, den Arbeitern der Länder im Osten — Palästina, Aegypten, Syrien etc. — in ihrem Kampfe für die Verbesserung ihrer wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse (Arbeitsschutzgesetzgebung, 8-stündiger Arbeitstag usw.) zu helfen und verlangt, dass sie von den Gewerkschaften in Europa bei ihren Bemühungen tatkräftig unterstützt werden. Der Kongress macht es hauptsächlich den Transportarbeitern der Mutterländer zur Pflicht, den Transportarbeitern in den von ihren Regierungen verwalteten kolonialen Besitzungen und Mandatsgebieten nach besten Kräften zu helfen.

Antrag des Landesverbandes der Eisenbahner, Post- und Telegraphenbediensteten Palästinas.

c.) Um die Transportarbeiterbewegung im Osten — in Palästina, Aegypten, Syrien etc. — stark zu machen, beschliesst der Kongress, die 1924 vom Hamburger und 1928 vom Stockholmer Kongress angenommene Entschliessung zur Schaffung eines besonderen Sekretariats für die Arbeiter des Ostens mit dem Sitze in Palästina zur Ausführung zu bringen. Der Kongress ernennt einen aus 3 Mitgliedern (worunter eines vom Sekretariat der I. T. F.) bestehenden Ausschuss, der bis zu der Errichtung des Sekretariats im Osten mit dem Landesverband der Eisenbahner, Post- und Telegraphenbediensteten in Palästina regelmässige Verbindungen zu unterhalten hat.

Antrag des Landesverbandes der Eisenbahner, Post- und Telegraphenbediensteten Palästinas.

9. Internationale Kundgebungen.

Der Kongress hält es für wünschenswert, dass internationale Kundgebungen von Mitgliedsverbänden der I. T. F., wie internationale Tagungen der Eisenbahner, erst nach vorheriger Rücksprache mit der I. T. F. und unter deren Leitung abgehalten werden.

Antrag des Niederländischen Verbandes der Eisen- und Strassenbahner.

10. Veröffentlichung der Kongressberichte

Der Kongressbericht soll regelmässig und schnellmöglichst veröffentlicht werden.

Antrag der Landes-Föderation der französischen Eisenbahner.

11. Sektionskonferenzen.

Die Sektionskonferenzen sollen, ausser in besonderen Fällen, gelegentlich des Kongresses und im selben Tagungsort stattfinden.

Antrag der Landes-Föderation der französischen Eisenbahner.

12. Erhebungen.

a.) Der Kongress beauftragt das Sekretariat, Nachforschungen über den Stand von Angebot an und Nachfrage nach Arbeitskräften in den Hafenbetrieben der wichtigsten Häfen in den einzelnen Ländern anzustellen und Massnahmen zu einer Regelung dieser Verhältnisse zu treffen.

Antrag des Holländischen Zentralverbandes der Transportarbeiter.

b) Untersuchung über die Beförderung von Personen im Strassenverkehr.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Exekutivkomitee, eine Untersuchung über die Organisation und Verwaltung der Betriebe zur Beförderung von Personen im Strassenverkehr durchzuführen unter besonderer Berücksichtigung des kommunalen und interkommunalen Verkehrswesens, d. h. innerhalb der Städte, zwischen Städten und angrenzenden Orten und zwischen den Städten selbst, ferner über die Eigentumsverhältnisse und die Verwaltung der Mittel solcher Verkehrsbetriebe und schliesslich, einen besonderen Ausschuss zu diesem Zwecke einzusetzen.

Antrag des englischen Transportarbeiterverbandes.

c) Gesetz und Praxis bezüglich der Unfallentschädigung und Invalidenversicherung in Verbindung mit Unfällen auf Schiffen etc.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Exekutivkomitee, eine Erhebung durchzuführen über die in den verschiedenen Ländern in Kraft befindlichen Gesetze, betreffend

- 1.) die Unfallentschädigung der Arbeiter und/oder andere Rechtsmittel unter besonderer Berücksichtigung der rechtlichen Stellung der Hafendarbeiter, denen an Bord ausländischer Schiffe Unfälle zustossen, zur Vereinfachung des Klageverfahrens bei Schadenersatzforderungen gegen die betreffenden Reeder und
- 2.) die Versicherung bei Erwerbsunfähigkeit.

Antrag des englischen Transportarbeiterverbandes.

13. Hauptarbeitsbedingungen.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist der Ansicht,

dass den Interessen aller Transportarbeiter am besten gedient wäre durch die allgemeine Abschaffung der Einzelarbeitsverträge und deren Ersetzung durch Kollektivverträge in jedem einzelnen Falle, die Einführung des tatsächlichen Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche unter Abschaffung der Ueberstundenarbeit, ausgenommen regelrecht festgelegte Fälle höherer Gewalt, die allgemeine Einführung eines wöchentlichen Ruhetages und eines jährlichen, bezahlten Ferienurlaubs, die Festsetzung von Mindestlöhnen auf Grund der Lebenshaltungskosten in jedem Lande und die Schaffung genauer Bestimmungen über die Einstellung und Entlassung, und ersucht alle angeschlossenen Verbände dringend, auf die Verwirklichung dieser Forderungen hinzuwirken.

Antrag der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter.

Der Kongress betont die Notwendigkeit eines wirklichen Achtstundentages oder einer Achtundvierzigstundenwoche und Abschaffung der Ueberarbeit — besondere Fälle ausgenommen — für die Seeleute.

Zusatzantrag der skandinavischen Transportarbeiter- und Seeleuteorganisationen.

14. Ausbildung der Kraftwagenführer.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist davon überzeugt, dass die Festsetzung eines angemessenen Grades der Berufstüchtigkeit

von höchster Bedeutung für die Erhaltung und Verbesserung der Lebenslage und Arbeitsbedingungen der Kraftwagenführer ist und beauftragt das Exekutivkomitee der I.T.F., besonders darauf zu achten, dass die in dem internationalen Forderungsprogramm der Kraftfahrer-Sektion der I.T.F. enthaltenen Richtlinien über die Ausbildung auch tatsächlich durchgeführt werden.

Antrag der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter.

15. Zusätze zum Programm der Kraftfahrer-Sektion.

Die Strassen sind an Kurven mit einer ihrem Halbmesser entsprechenden Ueberhöhung zu versehen.

Die Gemeinden sind zu verpflichten, an allen verkehrsreichen Stellen Unter- und Ueberführungen für die Fussgänger zu bauen.

Die Gemeindebehörden aller grossen Städte sind zu verpflichten, Stellen anzuweisen, wo Fussgänger die Strassen überqueren können und einem Wagenlenker mildernde Umstände zuzubilligen, wenn sich an einer andern Stelle ein Unfall ereignet, von dem auch ein Fussgänger betroffen wird.

Ersetzung der Namenschilder auf interkommunalen Strassen durch ein Zahlensystem.

Verpflichtung der Gemeinden zur Umleitung des Verkehrs auf den durch Stadtzentren führenden Hauptverkehrsstrassen.

Abschaffung der Trinkgelder.

Abschaffung des Wohnens beim Arbeitgeber.

Abschaffung des Prozentgeld-Lohnsystems.

Antrag der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter.

16. Sozialisierung des Landtransportgewerbes.

Da nach Ueberzeugung des Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den Interessen des Publikums und der im Landtransportgewerbe in allen seinen Formen beschäftigten Transportarbeiter solange nicht in bester Weise gedient werden wird, als so überaus wichtige Dienste in Händen der Kapitalisten bleiben, die nur das einzige und alleinige Interesse daran haben, möglichst viel Profit für sich selbst herauszuziehen, fordert der Kongress das Exekutivkomitee der I. T. F. auf, einen unablässigen Feldzug für die Nationalisierung oder Kommunalisierung dieser Dienste unter den den Eigenheiten jedes einzelnen in Frage kommenden Landes am besten entsprechenden Bedingungen durchzuführen.

Antrag der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter.

17. Technische Verbesserungen im Strassenbahndienst.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fordert die angeschlossenen Organisationen auf, im Interesse der Sicherheit und Bequemlichkeit der Strassenbahner auf nachstehende technische Verbesserungen im Strassenbahndienst anzudringen: Bereitstellung tragbarer Dächer zum Schutze der Weichensteller vor Witterungsunbilden; automatische Weichenstellung vom Bürgersteig statt von der Strasse aus; eingeschlossene Plattformen für Strassenbahnführer; automatische Bremsen und Ersetzung der Rollenstromabnehmer durch Scherenstromabnehmer.

Antrag der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter.

18. *Arbeitsbedingungen in Konzessions-Transportbetrieben.*

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist der Auffassung, dass die Unterzeichnung von Kollektivverträgen enthaltend alle von der I.T.F. aufgestellten normalen und Mindest-Arbeitsbedingungen von der Erteilung einer Konzession oder einer Genehmigung zum Betriebe von Strassen-transportunternehmen durch eine nationale oder örtliche Behörde zur Hauptbedingung gemacht werden muss und fordert die angeschlossenen Organisationen auf, Schritte zu unternehmen, damit diese Ansicht durchgesetzt wird.

Antrag der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter.

19. *Regelung der Fuhrmannsarbeit.*

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fordert alle in Betracht kommenden Mitgliedsverbände auf, darauf zu bestehen, dass den Lenkern aller Zwei-Pferdegespanne ein Begleiter zur Verrichtung der Ein- und Ausladearbeiten beigegeben wird, dass die von einem Mann zu handhabenden Lasten ein Gewicht von 50 kg nicht übersteigen und dass die Arbeitgeber an allen Plätzen, wo Ladearbeit verrichtet wird, Aufzugsvorrichtungen bereitstellen.

Antrag der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter.

20. *Abschaffung der Bahnübergänge.*

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Exekutivkomitee, im Hinblick auf die zahlreichen schweren Unglücksfälle an Eisenbahnübergängen einen energischen Propagandafeldzug durchzuführen zum Zwecke der allgemeinen Abschaffung solcher Uebergänge und deren Ersetzung durch Ueber- oder Unterführungen.

Antrag der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter.

**Internationaler
Transportarbeiter-Kongress**

London, September 1930

Erster Tag

Montag, den 22. September 1930

Beginn 10½ Uhr vormittags

BEGRÜSSUNGSANSPRACHEN

C. T. Cramp (Vorsitzender der I.T.F.) eröffnet den Kongress und erteilt zunächst

G. Hicks (Englischer Gewerkschaftsbund) das Wort: Im Namen des Englischen Gewerkschaftsbundes heisse ich Sie recht herzlich willkommen und übermittle ich Ihnen die Grüsse der englischen organisierten Arbeiterschaft. Wir sind sehr stolz darauf, dass dieser wichtige Kongress der Transportarbeiter-Internationale in unserem Lande stattfindet und wir hoffen, dass viele unter Ihnen Gelegenheit haben werden, nicht nur alte Freundschaften zu erneuern und zu vertiefen, sondern auch neue Freundschaften zu schliessen, um so die grosse, weltumspannende Arbeiterbewegung zu fördern. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist eine Internationale von grosser Bedeutung und ich nehme an, dass Sie damit einverstanden sind, auch wenn ich dies nicht näher begründe. Die Transportarbeiter sind eine sehr wichtige Arbeitergruppe. Ich vertrete die alte Aristokratie der Gewerkschaftsbewegung. Wir, die alten Berufsverbände, haben einst das Feld behauptet, doch heute müssen wir uns bescheiden an die Transportarbeiter wenden, wenn wir einen wirklichen Kampf ausfechten wollen, weil gerade sie eine so wichtige Rolle im Wirtschaftsleben spielen. Die Transportarbeiter sind dazu berufen, die Internationale im weitesten Sinne zu vertreten. Auf ihrer alten Fahne schon stand die Parole der Arbeiterbewegung: „Arbeiter aller Länder vereinigt euch“ und von jeher waren sie sich der Notwendigkeit internationaler Zusammenarbeit bewusst. Der Kapitalismus hat sich über die nationalen Grenzen hinaus entwickelt und der Zweck unserer Bewegung ist, international zusammenzuarbeiten, damit wir unsere Arbeitsbrüder wirksamer vertreten, ihre Interessen in jeder Hinsicht wahren können. Nationale Streiks verlieren immer mehr an Wirksamkeit, seitdem

das Unternehmertum die Arbeit auch in anderen Ländern ausführen lassen kann und deshalb macht sich das Bedürfnis zu internationaler Zusammenarbeit innerhalb der Gewerkschaftsbewegung immer mehr geltend. Hand in Hand mit der gewaltigen Entwicklung der Transportmittel gingen auch die Fortschritte auf dem Gebiete der Kultur und Zivilisation. Diese Entwicklung erstreckte sich nicht nur auf die Fahrzeuge, die auf dem Wasser und bei der Eisenbahn verkehren, sondern auch auf die Kraft- und Luftfahrzeuge. Die Kraftfahrzeuge können heute sowohl auf guten, als auch auf schlechten Wegen, sogar durch Wüsten fahren; ich erinnere bloss an die Bezwingung der Sahara durch das Automobil. Einen gewaltigen Aufschwung hat der Luftverkehr genommen. Vor etwa einer Woche besuchte uns das Luftschiff „Graf Zeppelin“, welches den stillen und den atlantischen Ozean überflog. Ich bin überzeugt davon, dass die starke Entwicklung der Transportmittel auch grosse Veränderungen in den Städten der verschiedenen Länder bewirken wird. Unsere Städte wurden nicht zufällig erbaut; vielfach waren dabei die Verkehrswege und -mittel ausschlaggebend. Doch durch die neuen Transport- und Verkehrsarten haben viele alte Städte ihren Glanz und ihre Bedeutung verloren. Städte erster Ordnung wurden zu solchen zweiter und dritter Ordnung, und umgekehrt. Das Leben der Transportarbeiter ist mit diesen Änderungen stark verknüpft. Sie bringen den einen Teil der Welt mit dem anderen in Verbindung. Die Seeleute fahren über Meere, um Menschen und Waren nach weit entfernten Ländern zu befördern. Sie bringen uns alle Güter; die Eisenbahner und Kraftfahrer schaffen sie von den Küsten nach dem Landinnern, kurz, alle Transportarbeiter tragen in grossem Masse zur Erhaltung unserer heutigen Gesellschaft bei. Und trotz dieser Fortschritte und dieser Entwicklung haben wir noch die kapitalistische Gesellschaftsordnung, die unfähig ist, den Arbeitern ein menschenwürdiges Dasein zu sichern, und die wir aufs schärfste bekämpfen müssen. In allen Ländern herrscht unter den Arbeitern Not und Entbehrung. Wohin wir schauen, sehen wir eine grosse Erwerbslosigkeit und Ueberproduktion; auf der einen Seite herrscht Luxus und Ueberfluss, auf der andern grösste Armut und diese Armut muss aus der Welt geschafft werden. Wir müssen für eine bessere Gesellschaftsordnung kämpfen und in diesem Kampfe haben die Transportarbeiter eine sehr wichtige Aufgabe zu erfüllen. Deshalb hoffe ich, dass Sie bei der Behandlung der Tagesordnung zu Beschlüssen kommen werden, welche beitragen zu einem weiteren Ausbau Ihrer Internationale. Im Auftrag der allgemeinen Gewerkschaftsbewegung bin ich hierher gekommen,

um Ihnen ihre besten Grüsse und Wünsche für eine erfolgreiche Tagung zu überbringen. Mögen Ihre Beratungen und Massnahmen eine Besserung der Lebenslage aller Arbeiter, die wir vertreten, zur Folge haben. (Beifall)

Cramp (Vorsitzender): Bevor ich dem Genossen Middleton von der englischen Arbeiterpartei das Wort erteile, möchte ich mitteilen, dass fast alle Gewerkschaften Grossbritanniens der Arbeiterpartei, welche jetzt die britische Arbeiterregierung bildet, angeschlossen sind.

Middleton (englische Arbeiterpartei): Es ist mir ein grosses Vergnügen, auf diesem Kongresse die politische Arbeiterbewegung Englands zu vertreten und sie alle in unserem Lande willkommen heissen zu dürfen. Die politische Arbeiterbewegung Englands hat den Transportarbeitern viel zu verdanken. Ich möchte nur daran erinnern, dass auf dieser Tribüne ein Transportarbeiter sitzt, nämlich der Genosse Ben Tillett, der vor fast 40 Jahren begonnen hat, die Arbeiter sozialistisch zu organisieren. Wer die Geschichte der englischen Arbeiterbewegung kennt, weiss, von welcher grosser Bedeutung die Hafenarbeiterstreiks auf der Themse in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts waren. Es besteht nicht der geringste Zweifel darüber, dass Ben Tillett und seine Kameraden nicht in erster Linie Gewerkschaftler, sondern Sozialisten waren, denn die Sozialisten sind richtunggebend für unsere englische Arbeiterbewegung gewesen. Und später hat es sich so getroffen, dass es ein Eisenbahner war, Jimmy Holmes, und ein anderer Docker, Jimmy Saxton, welche auf einem englischen Gewerkschaftskongress eine Resolution einbrachten, wodurch die gewerkschaftlichen und die sozialistischen Organisationen in der *British Labour Party* vereinigt wurden. Den Transportarbeitern aus jener Zeit haben wir recht viel zu verdanken. Besonders die Eisenbahner haben unter der damaligen Reaktion sehr gelitten. Oft wurden sie vor das Gericht zitiert. Ich erinnere nur an die von der *Taff Vale Company* erwirkte, unter dem Namen *Taff Vale Judgment**) bekannte Gerichtsentscheidung. Unsere Eisenbahner-Freunde sind es also gewesen, welche die

*) In diesem Rechtsstreit wollte die Gesellschaft nachweisen, dass die Verbände kein Recht haben, die Beitragsgelder so zu verwenden, wie sie es getan haben und noch tun. In dem Urteil wurde ihnen dann auch das Recht abgesprochen, Beitragsgelder zu Streikzwecken zu verwenden. Dieses Recht mussten sich dann die Gewerkschaften besonders erkämpfen; wurde ihnen durch ein später erlassenes Gesetz zugestanden.

Hauptlast der politischen Unterdrückung trugen, sie haben die politischen Interessen der Gewerkschaftsbewegung gefördert und vertreten, ihre Errungenschaften kommen uns heute zugute. Die Wurzel unserer politischen Arbeiterbewegung liegt in einer Vereinigung der Hand- und Kopfarbeiter; die Kopfarbeiter müssen gemeinsam mit den Handarbeitern für die Befreiung der Arbeiterklasse kämpfen und die Gewerkschaften hierzulande sind von jeher bereit gewesen, dazu den Kopfarbeitern die Hand zu reichen. Daher ist es für mich eine besondere Freude, hier feststellen zu dürfen, dass Sie nicht nur rein berufliche Fragen behandeln, sondern dass auch ein führender englischer Nationalökonom, der Genosse G. D. H. Cole, hier einen Vortrag hält über „Die Aussichten der Weltwirtschaft unter dem Gesichtspunkte der Arbeiterklasse“. In diesem Referat finden wir die gleichen Auffassungen, welche die Labourpartei in den letzten Jahren vertreten hat. Diese Arbeiterpartei war von ihren ersten Anfängen an stets international eingestellt. Nachdem im Weltkriege die internationalen Beziehungen abgebrochen wurden, haben wir stets gehofft, dass — je früher desto besser — die internationalen Bande der Freundschaft und Kameradschaft wieder aufgenommen werden könnten. Wir wussten, dass dies nicht unser Krieg war. In London und anderen Orten sind die Arbeiter gruppenweise zusammengekommen, um darüber zu beratschlagen, wie die Internationale erhalten werden könnte. Und das gleiche hat sich in den meisten Ländern der Welt zugetragen. Als ich vor wenigen Tagen an der 11. Völkerbundsversammlung in Genf teilnahm — dies war eine eindrucksvolle Tagung — da musste ich an unsere Vorkämpfer, an Karl Marx und andere denken, die in schwerer Zeit die Vorarbeiten zu solchen internationalen Beziehungen der Völker geleistet und die Zeiten, welche wir heute durchmachen, vorausgesehen haben. Wir sind immer international gewesen und wenn wir, die britische Regierung, in den nächsten Wochen in einer sog. Imperial Conference zusammensitzen an einem Tische mit den Premierministern von Australien, Kanada, Neu Seeland und Südafrika, so bitten wir unsere Freunde auf diesem Kongresse, nicht anzunehmen, dass dies in irgend einer Weise unsere internationalen Beziehungen mit den Freunden in anderen Weltteilen stören würde; solche Sitzungen sollen bei ihnen nicht den Eindruck erwecken, als ob sie der Internationale schaden könnten. Ueber diese Sitzungen hinaus gibt es noch die grosse Internationale, in der wir zusammenarbeiten.

Ihr Tätigkeitsgebiet erstreckt sich auf das Verkehrs- und Transportwesen. Durch dessen schnelle Entwicklung in den letzten

Jahrzehnten wird die Welt stets kleiner und kleiner. Auch die Wissenschaft bringt die Menschen mehr und mehr zusammen. Ich kann mich sogar in eine Zeit eindenken, wo es möglich ist, in jedem Heim den Völkerbund an der Arbeit zu sehen und zu hören. Vergleichen wir das Verkehrswesen mit früher, so sehen wir gewaltige Verbesserungen. Auf den meisten Landstrassen sind die Zollschranken, das Oktroisystem, abgeschafft worden und wir alle sehnen uns nicht im geringsten nach den früheren Zuständen. Heute brauchen wir aber ein international geordnetes Verkehrssystem und Sache der Transportarbeiter ist es, bei der Schaffung eines solchen Systems mitzuwirken.

Ich bin davon überzeugt, dass unsere sämtlichen Mitglieder in der Arbeiterregierung und jedes einzelne Parteimitglied Ihre Verhandlungen mit grossem Interesse verfolgen und Ihnen eine erfolgreiche Tagung wünschen. (*Beifall*)

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Edo Fimmen (Generalsekretär der I.T.F.): Es tut mir leid, dass ich Ihnen die genaue Anzahl der Delegierten noch nicht mitteilen kann; dies wird in der Nachmittagsitzung der Fall sein. Es steht aber fest, dass die Zahl der Delegierten und Gäste bei weitem grösser ist als bei irgend einem früheren Kongresse der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Unter unseren Gästen sind noch folgende Kollegen: W. Citrine vom Internationalen Gewerkschaftsbund, T. Shaw von der Textilarbeiter-Internationale, K. de Jonge von der Fabrikarbeiter-Internationale, P. J. Tevenan und V. Hartig von der Internationale des Personals der öffentlichen Dienste und Betriebe, J. Hallsworth vom Internationalen Bund der Privatangestellten, H. Hochstrasser von der Buchdrucker-Internationale, W. Banfield von der Internationale der Lebens- und Genussmittelarbeiter, L. Veenstra von der Internationale der Seeoffiziere und A. Staal, Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes.

FORTSETZUNG DER BEGRÜSSUNGSANSPRACHEN

T. Shaw (Internationale Vereinigung der Textilarbeiter): Es freut mich, Ihnen die Grüsse einer Bruder-Internationale, der Internationalen Vereinigung der Textilarbeiter, überbringen zu dürfen. Seit 40 Jahren bin ich in der Gewerkschaftsbewegung und über 30 Jahre als warmer Internationalist in der internationalen Arbeiterbewegung tätig und in dieser Bewegung hat es noch nichts erfreulicherer und hervorragenderes gegeben als den Aufmarsch der Transportarbeiter. Die Transportarbeiter, welche früher zu

den am meisten unterdrückten Arbeitern gehörten, kämpfen heute stolz und unabhängig mit für die Befreiung der Arbeiterklasse. Ich kenne Ihre Internationale auch von innen, ich weiss, welche Veröffentlichungen sie herausgibt und weiss sie deshalb zu schätzen.

Wir müssen stets des grossen Wortes unserer Vorkämpfer eingedenk sein: dass die Befreiung der Arbeiter das Werk der Arbeiter selbst sein muss. Viele Menschen auf dieser Welt haben sich aufgeopfert für die Arbeiterklasse, haben ihr Leben für sie gegeben, obwohl sie nicht zu ihr gehörten; wir aber sagen, dass die Arbeiter selbst ihre Organisationen schaffen und dadurch den Weg ihrer Befreiung finden müssen. Ein englisches Sprichwort sagt: „Es gibt keinen königlichen Weg zum Wissen“, und auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Organisation gibt es keinen Erfolg ausser durch schwere Arbeit, Ausdauer und Hingebung. Sie haben hier bereits Vertreter aus Indien, Japan und China. Es wäre für die Textilarbeiter-Internationale von grösstem Interesse, auch die Berufskollegen aus diesen und den übrigen Ländern des Fernen Ostens und des Westens aufnehmen zu können. Sie sind es, die uns den Weg dazu ebnen; durch Ihr Vorbild wird eine wirkliche Internationale geschaffen, in der alle Nationen vertreten sind, in der Osten und Westen einander begegnen. Ich begrüsse diesen Kongress und wünsche im Namen der Textilarbeiter, dass er dazu beitragen möge, die von Ihrer Internationale bereits erlangte Position noch mehr zu festigen und zu verstärken.
(Beifall)

W. Citrine (Vorsitzender des Internationalen Gewerkschaftsbundes und Generalsekretär des englischen Gewerkschaftsbundes): Kameraden und Freunde! Ich zögere, hier eine weitere Rede in englischer Sprache zu halten und hoffe, dass Sie nicht etwa glauben werden, die Engländer wollten das Monopol in internationalen Angelegenheiten an sich reissen. Sie müssen dies vielmehr so auffassen, dass wir das Bedürfnis haben, daran aktiv mitzuwirken. Ich begrüsse diesen Kongress im Namen des Internationalen Gewerkschaftsbundes, dem über 13 Millionen Arbeiter angehören, aufs herzlichste. Der I.G.B. hat für die Transportarbeiter-Internationale nicht nur ein lebhaftes Interesse; sie erfüllt ihn mit berechtigtem Stolz. Sie war die erste Internationale, welche nach dem schrecklichen Blutvergiessen in den Jahren 1914 bis 1919 wieder errichtet wurde und von allen Internationalen, die sich innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung durch Umsicht und Tatkraft auszeichneten, hat keine grössere Fortschritte gemacht und sich mehr Achtung und Ansehen erworben als gerade

die Internationale Transportarbeiter-Föderation. Heutzutage haben die Transportarbeiter mehr und mehr sich mit den grossen wirtschaftlichen Problemen zu befassen, vor welche sich die Arbeiterschaft als Ganzes gestellt sieht. Wir leben in einer Zeit wirtschaftlichen Niederganges; wohin wir unsern Blick schweifen lassen, herrschen chaotische Zustände im Wirtschaftsleben. Und trotz dieser ungünstigen Verhältnisse vermochte die Transportarbeiter-Internationale ihren Mitgliederkreis immer mehr auszuweiten. Als ich heute morgen diesen Saal betrat, sah ich zu meiner Freude alle die hier aufgehängten Schilder des „Daily Herald“. Diese Arbeiterzeitung ist mit ihrer heutigen Auflage wohl die grösste auf der ganzen Welt, und da die Arbeiterpresse eine wichtige Waffe im Kampfe der Arbeiterschaft darstellt, ist es dringend erforderlich, das wir unsern Einfluss auch zur Verstärkung dieses Machtmittels geltend machen. Ueberall sehen wir, wie das Unternehmertum versucht, sich durch Lohnherabsetzungen eines Teils der Lasten, welche es infolge der Wirtschaftsdepression zu tragen hat, zu entledigen. Wir wissen, dass eine Lösung des Problems auf diese Weise unmöglich ist. Der Internationale Gewerkschaftsbund hat ein Wirtschaftsprogramm aufgestellt und wir stehen auf dem Standpunkt, dass dieses internationale Problem nur gelöst werden kann

- 1.) durch eine möglichst hohe Kaufkraft aller Werktätigen und
- 2.) durch weitgehendste Belebung der Handelsbeziehungen zwischen den einzelnen Völkern.

Der I.G.B. sucht eine Lösung in dieser Richtung herbeizuführen. Unsere Internationale steckt aber, das müssen wir vor allem bedenken, noch in den Kinderschuhen. Wir sind noch nicht so weit, dass wir international mit Unternehmergruppen verhandeln. Allerdings kommen wir bisweilen durch die Internationale Arbeitsorganisation mit solchen zusammen. Doch dies genügt nicht; nach unserem Dafürhalten muss die internationale Gewerkschaftsbewegung so ausgebaut werden, dass wir direkt mit den Unternehmern verhandeln können und dann werden es gerade die Berufsinternationalen sein, die für ihre Arbeitergruppen aufzutreten haben. Und eine weitere Aufgabe unserer internationalen Bewegung ist, die Arbeiter aller Länder auf eine Kampfpolitik zu einigen, alle Feindseligkeiten und partikularistischen Neigungen unter ihnen aus der Welt zu schaffen. Es freut mich sehr, hier Vertreter aus China, Japan und Indien zu sehen, denn unser Augenmerk muss ganz besonders auf die Länder im Osten gerichtet sein. Die Ausbeutung der ostasiatischen Arbeiter ist ein Schandfleck in der

Geschichte unserer Zivilisation. Genossen! Wir leben in einer schweren Zeit und manchmal will es uns scheinen, als läge unser Ziel noch in weiter weiter Ferne. Und gerade deshalb ist es eine Wohltat, einmal einer solchen internationalen Versammlung beiwohnen zu dürfen und zu sehen, dass die Internationale der Transportarbeiter in so viele Länder vorgedrungen ist. Dann ist man wieder stolz darauf, einer Bewegung anzugehören, welche sich die Befreiung der Arbeiterklasse zum Ziel gesetzt hat. In diesem Geiste begrüsse ich den Kongress nochmals im Namen des Internationalen Gewerkschaftsbundes und wünsche seinen Arbeiten besten Erfolg. (*Beifall*)

K. de Jonge (Internationales Sekretariat der Fabrikarbeiter): Es ist nicht sehr üblich, dass die internationalen Berufssekretariate ihre Kongresse gegenseitig mit Delegationen beschicken und es ist für mich deshalb eine Genugtuung, dass ausser der Fabrikarbeiter-Internationale hier auch noch einige andere Berufssekretariate vertreten sind. Es ist nicht bloss die Freundschaft zwischen uns und dem grossen Bruder, welche uns hierher geführt hat, sondern auch das Interesse unserer eigenen Internationale und der Wunsch, mit Gewerkschaftsorganisationen aus anderen Weltteilen Verbindungen anzuknüpfen. Trotzdem ist es für mich eine Freude, an dieser Tagung des grössten aller internationalen Berufssekretariate teilnehmen zu dürfen. Aus Ihrem Jahrbuch habe ich ersehen, dass Ihrer Internationale 98 Organisationen aus nicht weniger als 37 Ländern (darunter 22 Verbände ausserhalb Europas) angeschlossen sind. Der Internationale Gewerkschaftsbund hat selbstverständlich eine grössere Mitgliederzahl, aber Sie dürfen mit berechtigtem Stolze feststellen, dass Sie Mitglieder in einer grösseren Anzahl Länder haben als jede andere Arbeiterorganisation in der ganzen Welt. Mit der Ausdehnung Ihrer Internationale auf die anderen 4 Weltteile haben Sie ein Stück Pionierarbeit geleistet und daraus können die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung, namentlich aber die internationalen Berufssekretariate, grossen Nutzen ziehen. Ihr Jahrbuch hat mich mit grosser Bewunderung für die zahlreichen, verschiedenartigsten Arbeiten Ihres Sekretariats erfüllt. Die Fabrikarbeiter-Internationale zählt heute 600 000 Mitglieder, organisiert in 22 Verbänden aus 14 Ländern. Unsere Verbindungen mit aussereuropäischen Organisationen sind noch recht lose; es gehört uns noch kein Verband aus einem andern Weltteil an. Ich sehe hier Vertreter aus einer Reihe Länder, die unserer Internationale noch nicht angehören, z. B. aus Bulgarien, Griechenland und Rumänien,

Lettland, Italien, Spanien und Luxemburg. Wir organisieren Arbeiter aus allen Branchen der chemischen und Papierindustrie; sehr viele unserer Mitgliedsverbände organisieren ausserdem Keramarbeiter, Glasarbeiter, und bestimmte Gruppen der Genussmittelarbeiter. Mit der Keram- und Glasarbeiter-Internationale schweben z. Zt. Verhandlungen wegen einer Verschmelzung der 3 Sekretariate, die unseres Erachtens eine Organisation bilden sollten. Es dürfte auf diesem Kongresse eine grosse Anzahl Delegierter aus aussereuropäischen Ländern mit hoch entwickelter chemischer und Papier-Industrie zugegen sein und ich würde grossen Wert darauf legen, besonders mit diesen Delegierten in Berührung zu kommen. Wenn auch in jenen Ländern die Arbeiterschaft in der chemischen und Papier-Industrie nicht so gut organisiert sein dürfte, dass für sie jetzt ein Anschluss an unsere Internationale in Frage kommt, haben zweifelsohne alle Fabrikarbeiter- und ähnliche Organisationen dort ein Interesse daran, mit uns wenigstens vorläufig in Verbindung zu treten, damit wir Ihnen wenn nötig mit Auskünften über die Lage der Berufskollegen in anderen Ländern an die Hand gehen und ihnen sonstwie behilflich sein können. Die internationale Vertrustung ist wohl in keiner Industrie so weit fortgeschritten wie gerade in der chemischen Industrie. Ich brauche hier nur die beiden grossen Welttrusts, den *Imperial Chemical Trust* und den *I. G.-Farbenkonzern* zu erwähnen, die hunderte von Unternehmungen kontrollieren und viele Zehntausende von Arbeitern beschäftigen. Weitere treffende Beispiele für die internationale Vertrustung sind die Kunstseide- und Margarine-Industrie. Der bekannte *Unilever-Trust* ist auf holländischen, tschechischen und britischen Konzernen aufgebaut worden, von denen jeder schon vor der Verschmelzung internationale Bedeutung hatte. Er zählt hunderte von Fabriken und dürfte nahezu 200 000 Arbeiter beschäftigen, die selbst ein internationales Berufssekretariat bilden könnten, das manches bereits bestehende an Mitgliederstärke übertreffen würde. Aus dieser Schilderung geht deutlich hervor, dass die Arbeiterschaft in der chemischen Industrie ein grosses Interesse daran hat, sich international zu organisieren. Es ist hier nicht der Platz dazu, um anhand ausführlicher Beispiele aus genannten Industrien zu zeigen, wie die Arbeitgeber es verstehen, ihre Interessen international zu wahren und zu fördern. Ich muss mich hier darauf beschränken, mit Bedauern festzustellen, dass die Arbeiter in dieser Hinsicht noch viel von den Arbeitgebern lernen können. Bevor ich meine Rede schliesse, möchte ich unseren Gastgebern, den britischen Verbänden, welche uns gestern den Aufenthalt in London so

angenehm wie nur möglich gemacht haben, meinen besonderen Dank aussprechen. Ich wünsche Ihnen einen erfolgreichen, fruchtbringenden Kongress und hoffe, dass sich die Transportarbeiter-internationale nach wie vor in gesunder Weise entwickeln wird, ferner dass die Transportarbeiter und die Fabrikarbeiter, gemeinsam mit den anderen Berufssekretariaten unter Führung des Internationalen Gewerkschaftsbundes in den nächsten Jahren recht viel für die Besserstellung der Arbeiterklasse werden leisten können. *(Beifall)*

SYMPATHIEKUNDGEBUNGEN

C. T. Cramp (Vorsitzender): Bevor ich dem nächsten Redner das Wort erteile, möchte ich vorschlagen, dass den Kollegen Mastek und Uchmann vom polnischen Eisenbahnverband, welche bei der jetzigen Sozialistenverfolgung in Polen eingekerkert wurden, sowie den Kollegen Tomschik (Oesterreich) und Harry Gosling (Grossbritannien), ältestes Mitglied der Internationale, die beide infolge Krankheit verhindert sind, dieser Tagung beizuwohnen, im Namen des Kongresses brieflich der Ausdruck unserer Sympathie, bzw. unserer besten Wünsche für eine baldige Genesung dargebracht wird.

(Der Kongress stimmt diesem Vorschlag zu.)

FORTSETZUNG DER BEGRÜSSUNGSANSPRACHEN

P. J. Tevenan (Internationale Föderation des Personals der öffentlichen Dienste und Betriebe): Als Vorsitzender der Internationale des Personals der öffentlichen Dienste und Betriebe und im Namen der Vorstandes unserer Internationale überbringe ich Ihnen unsere besten Grüsse und verbinde damit den Wunsch, dass Ihre Tagung eine recht erfolgreiche sein möge. In sehr kluger Weise ist unlängst vorgeschlagen worden, dass eine Verschmelzung der Internationalen zweckmässig sei. In den letzten 12 bis 14 Jahren sind die internationalen Berufssekretariate wie Pilze aus dem Boden geschossen und man sollte sich ernstlich die Frage vorlegen, ob eine solch grosse Anzahl Internationalen der Bewegung förderlich ist. Dasselbe trifft hinsichtlich der Anzahl Gewerkschaften zu. Im November v. J. haben sich meine Freunde Schumann und Müntner mit einer Verschmelzung der Transportarbeiter und des Personals in öffentlichen Diensten und Betrieben in Deutschland einverstanden erklärt und deshalb war es möglich, eine 700 000 Mitglieder zählende Organisation zustande zu bringen. Diesen Geist brauchen wir heute in unserer Bewegung. Es

ist eine erfreuliche Tatsache, dass die freie Gewerkschaftsbewegung Deutschlands ihre Organisationen auf nicht mehr als 35 einzuschränken vermochte. Dasselbe sollten wir auch von der englischen Gewerkschaftsbewegung sagen können, in der noch 500 Verbände zu verzeichnen sind. Unsere Internationale wird bald eine Mitgliederzahl von 600 000 Köpfen erreicht haben. Ihr Generalsekretär, Genosse Fimmen, hat sich im Jahre 1919 bei ihrer Wiedererrichtung sehr verdient gemacht und auf der damals gelegten guten Grundlage haben wir weiter gebaut.

Ihre Internationale hat vor anderen Rassen nicht Halt gemacht. Sie hat sich über die ganze Welt verzweigt. Allerdings haben dies die Kapitalisten vor Ihnen getan und die Arbeiter haben in dieser Beziehung noch manches zu lernen. In den 56 Jahren, die ich in der Bewegung stehe, hat sich manches geändert und es freut mich besonders, die vielen jungen Menschen zu sehen, welche heute die Bewegung in die Hand nehmen.

Ihrem Kongress wünsche ich im Namen meiner Internationale und meines eigenen Verbandes, der *Union of General and Municipal Workers*, einen vollen Erfolg. (*Beifall*)

Die Sitzung wird auf 2.30 vertagt.

Erster Tag

Montag, den 22. September 1930

Nachmittagsitzung

FORTSETZUNG DER BEGRÜSSUNGSANSPRACHEN

H. Hochstrasser (Internationales Sekretariat der Buchbinder und verwandten Berufe): Nach Ihrer kameradschaftlichen Einladung zu diesem Kongresse habe ich den Auftrag erhalten, Ihnen im Namen der 3 graphischen Internationalen, der Internationale der Buchdrucker, derjenigen der Lithographen und derjenigen der Buchbinder, die aufrichtigsten Grüsse zu überbringen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich im Namen der 3 Internationalen mitteilen, dass sie vor einiger Zeit den Beschluss gefasst haben, in einer Art Arbeitsgemeinschaft zusammenzuarbeiten, obgleich jede dieser Berufsinternationalen ihr spezielles Tätigkeitsgebiet hat. Wir sahen uns dazu besonders deshalb veranlasst, weil in der Industrie und im Gewerbe die Produktion durch alle erdenklichen organisatorischen und technischen Mittel und Wege gefördert wird und die einzelne Arbeitskraft im Dienste des Besitzes bestmöglichst alles herzugeben hat, was sie an physischer und geistiger Kraft überhaupt hergeben kann, ganz unbekümmert darum, welche Schäden ihr durch eine solche Ausbeutung erwachsen. So gut aber wie in der Industrie und im Gewerbe weisen auch Handel und Verkehr alle jenen Symptome auf, welche die Arbeit und die Ausbeutung des Menschen durch den Menschen zur Folge haben. Dies dürfte auch die Ursache dazu sein, dass Ihr Kongress speziell Wirtschaftsfragen die grösste Aufmerksamkeit schenkt und die Weltwirtschaft mitsamt ihrer Entwicklung durch ein besonderes Referat beleuchten lässt. Wir sahen uns veranlasst, auf unserem letzten Kongress die Frage der Rationalisierung zu behandeln und in der Diskussion zeigte es sich, wie notwendig solche Erörterungen sind. Die stets zunehmende Arbeitslosigkeit und die damit verbundene Verschlimmerung der Existenzverhältnisse der Arbeiterschaft zwingen die nationalen Verbände zur ernsthaften Stellungnahme zum Schutze ihrer Berufs- und Organisationsangehörigen; doch darüber hinaus müssen sich auch die einzelnen Internationalen immer mehr damit beschäftigen. Und hierin, Genossen, erkennen

wir alle die gleichen Pflichten. Da stellen wir uns Seite an Seite, um mit Wucht unseren Willen zu bekunden, den entwürdigenden Zuständen im Wirtschaftsleben Einhalt zu gebieten, Einhalt dem rücksichtslosen, unsinnigen Jagen nach ungeheuern Profiten, Einhalt dem unverantwortlichen Tun der besitzenden Klasse, welches zur Verelendung der Volksmassen führen muss. Jawohl, Genossen, mögen auch zwischen den einzelnen Internationalen teilweise grosse Unterschiede in ihrer Tätigkeit bestehen, kein Unterschied besteht im Kampfe gegen die Ausbeutung der werktätigen Klasse, im Kampfe für unser Recht, für unsere Existenz und deshalb sind Ihre Beratungen und Ihre Beschlüsse für jede andere Berufsinternationale von grosser Wichtigkeit. Mögen Ihre Kongressverhandlungen von bester internationaler Solidarität getragen sein, mögen Ihre Vertreter mit Begeisterung auch auf nationalem Boden für die internationale Zusammenarbeit wirken und schaffen. In diesem Sinne wünsche ich Ihren Verhandlungen bestmöglichen Erfolg. (Beifall)

J. Hallsworth (Internationaler Bund der Privatangestellten): Ich spreche im Auftrage des Internationalen Bundes der Privatangestellten. Diese Internationale hat letzte Woche in Budapest eine Vorstandssitzung abgehalten und mich dabei ganz besonders gebeten, dem I.T.F.-Kongresse ihre besten Grüsse zu übermitteln und zu betonen, dass der Internationale Bund der Privatangestellten grossen Wert auf enge Verbindungen mit der I.T.F. legt. Es bestehen allerdings schon Beziehungen zu Ihrer Internationale, u. z. insofern, als hier Ihre Uebersetzer, ohne die wir uns überhaupt nicht verständlich machen könnten, durch einen unserer Mitgliedsverbände unserer Internationale angehören. Der Internationale Bund der Privatangestellten zählt nur etwa eine Million Mitglieder, die zu einem grossen Teil in Büros, im Kleinhandel, d. h. in der Güterverteilung, beschäftigt sind. Es ist schwierig, die Grenze zu ziehen dort, wo die Güterverteilung aufhört und der Transport beginnt und deshalb hoffen wir, bald ebenso stark wie Sie zu werden. Die von uns organisierten Büro- und Ladenangestellten, auch die Techniker, bekommen keinen Lohn sondern Gehalt und vielfach sind sie der Ansicht, sie seien etwas besseres als ein Arbeiter. Wir versuchen aber, ihnen beizubringen, dass sie gerade so ihr tägliches Brot verdienen müssen wie jeder Arbeiter, dass wir einen gemeinsamen Kampf zu führen haben gegen den Kapitalismus, gegen Diktatur und Reaktion in allen Ländern, die mit unserer Internationale verbunden sind. So war, als wir letzten Donnerstag in Budapest eine Massenversammlung abhielten, die Tribüne, der Saal und sogar draussen die Strasse von der Polizei besetzt, um die

Versammlung auseinanderzujagen, falls etwas Revolutionäres gesagt werden sollte. Ich sehe, dass hier die Seeleute und Eisenbahner Britisch-Indiens vertreten sind, deren Arbeits- und Lebensverhältnisse ich in Indien selbst studieren konnte. Sie arbeiten und leben unter geradezu abscheulichen Verhältnissen und brauchen die hilfreiche Hand nicht nur der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, sondern auch des Internationalen Gewerkschaftsbundes. In Indien kann keine Gewerkschaftsversammlung ohne polizeiliche Bewachung und ohne dass Detektive Berichte davon aufnehmen, abgehalten werden. Ich halte es für unsere Pflicht, die Arbeiter in allen Ländern, wo Terror und Reaktion herrscht, davon zu überzeugen, dass die Internationale hinter ihnen steht, dass sie sie moralisch sowohl als materiell in ihrem Kampfe unterstützt. Und wenn, wie ich hoffe, unsere internationale Bewegung bald so stark sein wird, um diese dunkeln Mächte vom Throne zu stossen, dann werden wir uns auch mit Erfolg gegen neue Kriege wehren können. Im Namen meiner Föderation begrüße ich den Kongress nochmals herzlichst und schliesse mit dem Wunsche, dass es ihm vergönnt sei, erfolgreiche Arbeit zu leisten. (*Beifall*)

L. Veenstra (Internationale Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine): Zunächst möchte ich Ihnen mitteilen, dass der General-Sekretär unserer Internationale schwer erkrankt und daher nicht in der Lage ist, sie hier zu vertreten. Im Namen meines Vorstandes überbringe ich Ihnen unsere herzlichsten Grüsse und wir danken gleichzeitig für die freundliche Einladung zu diesem Kongresse. Zwischen Ihrer und unserer Internationale besteht bereits eine enge Zusammenarbeit. Dies ist im Hinblick auf die Haltung der Reeder in der ganzen Welt sehr notwendig. Unseren Forderungen stehen sie stets ablehnend gegenüber. Wenn wir international auch nur für die geringsten Besserungen eintreten, so erwidern sie: wir wollen darüber erst national eine Regelung herbeiführen. Bei der vorigjährigen Internationalen Arbeitskonferenz in Genf konnten wir unsere Einmütigkeit hinsichtlich des Achtstundentages an Bord an den Tag legen. Doch die Reeder hatten auch an dieser Frage kein Interesse und ich glaube, die Schiffsoffiziere können ihnen die beste Antwort geben, indem wir diesem Kongress unsere herzlichen Grüsse und Wünsche überbringen. Von einem Siege sind wir aber noch weit entfernt. Dies beweist am besten ein Beschluss der kürzlich in Paris abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates des I.A.A., wodurch die Regelung der Arbeitszeitfrage noch weiter hinausgeschoben wurde. Es ist deshalb notwendig, dass wir künftig noch mehr zusammenhalten, um international die Lage der Offiziere und Seeleute zu verbessern. Zum

Schluss danke ich im Namen meiner Exekutive dem Genossen Fimmen und den anderen Angestellten bei der I.T.F. für ihre Mitarbeit und dafür, dass sie uns Gelegenheit zur Beteiligung an diesem Kongress gaben. (Beifall)

A. Staal (Internationales Arbeitsamt): Im Namen des Internationalen Arbeitsamtes, das ich hier zu vertreten habe, danke ich Ihnen für die Einladung zu dieser sehr wichtigen Versammlung. Ich persönlich freue mich besonders darüber, dass mich der Direktor des I.A.A. mit dieser Vertretung beauftragt hat, weil er mir dadurch Gelegenheit verschaffte, ein paar Tage unter alten Freunden und Kameraden zuzubringen, mit welchen und für welche ich in den letzten 10 Jahren gearbeitet habe. Und wenngleich ich nicht mehr in Amsterdam und beim I.G.B. bin, habe ich doch das Gefühl, als ob ich jetzt in Genf meine alte Arbeit fortsetze und noch stets der alten grossen Familie, der internationalen Gewerkschaftsbewegung angehörte. Ich möchte an diesen Kongress die Frage richten: Ist das Internationale Arbeitsamt eine gewerkschaftliche Einrichtung? Ist es nicht unter dem Drucke der von Arbeiterseite aufgestellten Forderungen geschaffen worden? Diejenigen, welche die Geschichte des I.A.A. kennen, werden dies zugeben. Seine Gründung ist m. E. eine der grössten Errungenschaften der internationalen Arbeiterbewegung im letzten Jahrzehnt. Sie dürfen bloss die Einleitung zum Teil XIII des Friedensvertrages von Versailles lesen, um diese Behauptung bestätigt zu finden und ich möchte Ihnen vorschlagen, diese prächtigen, einleitenden Worte im Friedensvertrag in allen Gewerkschaftsbüros aufzuhängen und bei Eröffnung aller Ihrer Versammlungen vorzulesen, denn ich befürchte, dass sie die Arbeiter nicht genügend kennen. Nicht bloss die Führer, sondern auch die Mitglieder als solche sollten wissen, was die verschiedenen Regierungen sich im Teil XIII des Friedensvertrages gelobt haben. In dieser Einleitung heisst es u. a., dass die Hohen vertragschliessenden Teile, geleitet von den Gefühlen der Gerechtigkeit und Menschlichkeit, das Internationale Arbeitsamt errichtet haben angesichts der Tatsache, dass „Arbeitsbedingungen bestehen, die für eine grosse Anzahl von Menschen mit so viel Ungerechtigkeit, Elend und Entbehrungen verbunden sind, dass eine den Weltfrieden und die Welteintracht gefährdende Unzufriedenheit entsteht“ und dass „eine Verbesserung dieser Bedingungen dringend erforderlich ist, zum Beispiel hinsichtlich der Regelung der Arbeitszeit, der Festsetzung einer Höchstdauer des Arbeitstages und der Arbeitswoche, der Regelung des Arbeitsmarktes, der Verhütung der Arbeitslosigkeit, der Gewährleistung von Löhnen, welche angemessene Lebensbedingungen ermöglichen, des

Schutzes der Arbeiter gegen allgemeine und Berufskrankheiten sowie gegen Arbeitsunfälle, des Schutzes der Kinder, Jugendlichen und Frauen, der Alters- und Invalidenunterstützung, des Schutzes der Interessen der im Ausland beschäftigten Arbeiter, der Anerkennung des Grundsatzes der Freiheit gewerkschaftlichen Zusammenschlusses, der Gestaltung des beruflichen und technischen Unterrichts und ähnlicher Massnahmen.“ Dies ist an sich schon ein vollständiges gewerkschaftliches Programm. Ist es, wenn wir die Dinge in diesem Lichte betrachten, nicht begreiflich, dass zwischen der Internationalen Arbeitsorganisation und der Gewerkschaftsbewegung so enge Beziehungen bestehen und dass die internationalen gewerkschaftlichen Organisationen und das I.A.A. ihre Sitzungen gegenseitig beschicken? Und warum laden nationale Organisationen das I.A.A. und nicht etwa ihr Arbeitsministerium ein? Besonders erfreulich ist, dass die I.T.F. auch das Internationale Arbeitsamt zu diesem Kongresse eingeladen und ferner in ihrem hier zu behandelnden Geschäftsbericht wiederholt ihre Zufriedenheit zum Ausdruck brachte darüber, was das I.A.A. für die verschiedenen Arbeitergruppen, die Sie organisieren, getan hat. Sie brauchen mir nicht zu sagen, dass die Arbeiter nicht alles von ihm bekommen, was sie wünschen; auch brauchen Sie mir nicht zu sagen, dass sie nicht alle ihre Hoffnungen auf Genf setzen sollen. Ich gehöre nicht zu denjenigen, die davon überzeugt werden müssen. Was ich aber weiss — ich bin lange genug in der Gewerkschaftsbewegung, um dies zu wissen — ist, dass es Ihnen manchmal schwer fällt, sich national, und manchmal noch schwerer fällt, sich international einig zu werden. Und Sie wissen, dass die grösste Schwierigkeit darin liegt, örtlich und national zu einer Einigung mit Ihren Arbeitgebern zu kommen. Wenn Sie bedenken, dass das I.A.A. auf 3 verschiedenen Gruppen, Arbeiter, Arbeitgeber, und Regierungen, aufgebaut ist, jede mit eigenen Interessen, mit ihrer eigenen Mentalität, und dass eine Einigung dieser Gruppen gewissermassen mühsam ausgearbeitet werden muss, dann werden Sie auch ohne weiteres einsehen, dass Ihre Forderungen nicht bis zu 100 % erfüllt werden können. Das I.A.A. in Genf fungiert als Vermittler und wer je versucht hat, als Vermittler aufzutreten, weiss, dass dies nicht zu den dankbarsten Aufgaben gehört. Das Internationale Arbeitsamt ist keine über den Völkern stehende Einrichtung, die etwa Erlasse herausgeben kann, nach denen sich die einzelnen Länder zu richten haben. Sie kennen nur zu genau die Arbeitgeber; Sie wissen, wie sie sich einer fortschrittlichen Gesetzgebung gegenüber verhalten. Und die Haltung der Regierungen international zu den in Genf zu behandelnden Fragen

hängt grossenteils von ihrer nationalen Einstellung ab. Der Einfluss der Gewerkschaftsbewegung ist nicht in allen Ländern gleich stark; von dem Einfluss, den Sie einzelstaatlich auf die Regierungen ausüben können, hängt es ab, wie viel Sie in Genf durchzusetzen vermögen. Unter diesen Umständen ist es naheliegend, dass die Wünsche der Arbeiterschaft in Genf nicht restlos erfüllt werden können. Meines Erachtens müssen die Arbeiter zuerst einsehen, wie wichtig die Genfer Einrichtung ist und versuchen, mit ihr zusammenzuarbeiten. Grosse Probleme müssen gelöst werden und die Lösung dieser Probleme hängt nicht von der Haltung des Sekretariats des I.A.A. sondern von dem Einfluss ab, den die Arbeiter geltend machen können, d. h. von der Macht ihrer Bewegung. Alle fortschrittlichen Elemente in Genf freuen sich, wenn sie hören, dass die Gewerkschaften national und international stärker und mächtiger werden. Die Gewerkschaften und Genf müssen, jeweils auf eigenem Gebiete, international zusammenarbeiten, wenn sie den Zweck, zu dem sie geschaffen wurden, erfüllen sollen. Ich stehe nicht an, zu behaupten, dass ihre Ziele parallel in gleicher Richtung gehen, wenn auch die Mittel und Wege verschieden sein mögen. Auch das I.A.A. erstrebt eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Dies geht deutlich aus der Einleitung zum Teil XIII des Friedensvertrages hervor, die ich Ihnen soeben teilweise vorgelesen habe. Die Zusammenarbeit zwischen Genf und der Gewerkschaftsbewegung möge daher mit der Zeit eine stets innigere werden, denn Genf braucht eine starke Gewerkschaftsbewegung, um den Zweck, zu dem es geschaffen wurde, erfüllen zu können. Ich wünsche Ihrem Kongresse vollen Erfolg und hoffe, dass dem nächsten Kongresse von einer starken Mitgliederzunahme und einer Ausbreitung Ihrer Bewegung in allen angeschlossenen Ländern und allen von Ihnen organisierten Arbeitergruppen berichtet werden kann. Ein solcher Fortschritt würde auch zur Verstärkung der Beziehungen zum I.A.A. beitragen, die in den letzten paar Jahren stets sehr herzlicher Art waren. Ich schliesse mit dem Wunsche, dass Ihnen bei Ihrer Tätigkeit im Interesse der Transportarbeiterschaft der ganzen Welt Erfolg beschieden sein möge. (*Beifall*)

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Edo Fimmen (Generalsekretär der I.T.F.): Die genaue Zahl der hier anwesenden Delegierten steht nun fest. Unserem Kongresse wohnen bei: 151 Delegierte von 59 Organisationen aus 27 Ländern; 15 angemeldete Gäste, darunter ein Vertreter des I.G.B., 10 Vertreter der internationalen Berufssekretariate, ein Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes und ferner haben es,

von den englischen Gästen abgesehen, 32 Gäste der Mühe wert gefunden, vom europäischen Festlande hier herüber zu kommen, um unseren Verhandlungen beizuwohnen. Eine grosse Anzahl Berufssekretariate waren nicht in der Lage, sich vertreten zu lassen. Sie sandten Begrüssungsschreiben und -telegramme. Es sind dies u. a. die Landarbeiter, die Beamten, die Maler, die Holzarbeiter, die Tabakarbeiter, die Lederarbeiter, die Bekleidungsarbeiter, das Personal der Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebe, die Metallarbeiter, die Keram- und die Steinarbeiter. Unter den Telegrammen befindet sich eines vom japanischen Seemannsverband mit herzlichen Wünschen für eine erfolgreiche Tagung und eines vom Eisenbahnverband Nordchinas mit der Mitteilung, dass infolge der militärischen Besetzung die Verbindungen sehr schlecht sind, er deshalb keine Vertretung entsenden kann und dem Kongresse seine herzlichen Grüsse und Wünsche für einen erfolgreichen Verlauf übermittelt. Ein Telegramm des Internationalen Bundes der Maschinisten und Heizer lautet: „Werte Genossen! Wir wünschen Ihren Verhandlungen besten Erfolg und gratulieren Ihrem Vorstand zu der mutigen Agitation in Italien“. Ferner ging ein Schreiben aus Italien ein, unterzeichnet von einer „Gruppe Seeleute, Hafendarbeiter, Eisenbahner und Strassenbahner“, das lautet:

Italien, den 19. September 1930.

An den Kongress der I.T.F.

London.

Wir haben erfahren, dass der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 22. bis 27. d. M. in London abgehalten werden soll und wir möchten daran in ganz anderer Weise teilnehmen, als wir dies jetzt tun können. Der italienische Arbeiter hat heute keinerlei Garantien; er hat kein Mittel, seine Vertreter zu ernennen und kein Mittel, die offiziellen Lügen zu bekämpfen. Wir wünschen aber, Ihnen direkt unsere lebhafteste Anerkennung für die Solidarität zum Ausdruck zu bringen, für die Sie uns wiederholte Male greifbare Beweise geliefert haben und für die würdige und feste Haltung, welche Sie jederzeit gegenüber unserer Regierung, welche und unterdrückt, eingenommen haben. Wir versichern Sie, dass die italienischen Kameraden bis zu ihrem Endsiege den schweren Kampf, den sie für die Durchsetzung der Grundsätze der Gerechtigkeit und Freiheit, auf denen jede

zivilisierte Gesellschaft beruht, aufgenommen haben, fortsetzen werden.

Hoch die freien Gewerkschaften der Arbeiter!

Es lebe die Internationale Transportarbeiter-Föderation!

Eine Gruppe Seeleute,

Hafenarbeiter,

Eisenbahner,

Strassenbahner.

(Lebhafter Beifall)

ERÖFFNUNGSREDE DES VORSITZENDEN

KAMERADEN!

Es ist mir natürlich eine angenehme Aufgabe, in meinem Heimatland den Vorsitz des I.T.F.-Kongresses zu führen, des ersten in Grossbritannien seit Beendigung des europäischen Krieges. Sie verweilen nun im Geburtslande der Gewerkschaftsbewegung und zugleich in dem Lande, wo der Kapitalismus seit viel längerer Zeit als in irgend einem Lande der Welt schaltet und waltet. Das eine bedingte natürlich das andere und die Tatsache, dass Grossbritannien die zahlenmässig grösste und in mancher Hinsicht stärkste Gewerkschaftsbewegung der Welt besitzt, ist nicht so sehr unseren eigenen Tugenden zuzuschreiben als der Notwendigkeit, unsere Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schützen. In vielen Dingen können wir von unseren Kameraden anderer Ländern lernen und es gibt wohl auch welche, in denen sie von uns lernen können. In jedem Lande mussten die Organisationen in der den inneren Verhältnissen am besten entsprechenden Weise entwickelt werden; die Umstände, die sie schufen, die Traditionen und Fähigkeiten der Menschen, die sie bildeten, bestimmten ihre Gestalt und Einstellung. Ich erstrebe keine tote Einförmigkeit der von der Arbeiterklasse in allen Ländern angewandten Methoden, sondern eine gegenseitige Verständigung und gegenseitige Unterstützung bei der Behandlung von Problemen, die wir alle zu lösen haben. Heute spreche ich nicht als Engländer, sondern als Mitglied der grossen und wachsenden Internationalen Transportarbeiter-Föderation. „Gross und wachsend“ sind keine leeren Worte, kein Redeschmuck. An Stärke, Ansehen und Rührigkeit übertrifft die I.T.F. alle anderen internationalen Berufssekretariate und von ihrem Wachstum können wir uns durch einen Blick in den

Geschäftsbericht des Sekretariats überzeugen. Die Resolution des Stockholmer Kongresses über den Ausbau wurde durch das Exekutivkomitee, den Generalrat und das Sekretariat nach Möglichkeit ausgeführt. Selbstredend erfordert eine solche Riesenaufgabe Zeit und Geld und wir können ihre restlose Erfüllung nicht in den nächsten Jahren erhoffen. Immerhin ist ein guter Anfang bereits gemacht worden und aus dem zu Ihrer Beurteilung vorgelegten Geschäftsbericht können Sie ersehen, dass unsere Kameraden in den aussereuropäischen Ländern mehr und mehr ihren Platz in unseren Reihen einnehmen. Mit Begeisterung heissen wir sie alle willkommen und werden alles, was unsere gegenwärtige Lage uns gestattet, für sie tun. Möglicherweise fühlen einige unter ihnen sich zunächst in einer neuen Atmosphäre inmitten ihrer europäischen Kollegen. Die Methoden und Anschauungen derjenigen, die erst in jüngster Zeit mit dem Kapitalismus in Berührung gekommen sind, weichen natürlich von den Auffassungen der Erben von Traditionen, die weiter als ein Jahrhundert zurückreichen, einigermaßen ab. Sind Unterschiede in den Methoden und manchmal auch in der Struktur der Organisationen altkapitalistischer Länder bereits vorhanden, so wird das in einem noch grösseren Masse bei einem Vergleich zwischen Ost und West zutreffen. Nichtsdestoweniger, in seinem Streben ist der Kapitalismus auf der ganzen Welt gleich und auf jedem Erdteil ist die Notwendigkeit des Zusammenschlusses der Arbeiter gleich gross. Die aus der praktischen Arbeit der I.T.F. spriessende Erfahrung wird, dessen bin ich sicher, zur Kräftigung der Gewerkschaftsbewegung in jedem, auf diesem Kongress vertretenen Lande beitragen. Je älter die I.T.F. wurde, umso stärker wurde ihr Einfluss; natürlich wurden auch ihre Methoden ausgebaut und diese haben mit ihrem Einfluss Schritt gehalten. In ihren Jugendjahren beieferte sie sich natürlich und hauptsächlich, den Geist der Solidarität unter ihren Mitgliedern verschiedener Staats- und Rassenzugehörigkeit und verschiedener Zunge zum Leben zu erwecken. Heute ist sie imstande, sich mit praktischen Dingen zu beschäftigen, einen Teil ihrer Aufmerksamkeit auf die Arbeitsbedingungen zu konzentrieren und wirtschaftliche Fragen, welche das Leben der verschiedenen Sektionen berühren, zu prüfen.

Unter dem weiten Mantel der I.T.F. konnten die Sektionen der Seeleute, Hafenarbeiter, Transportarbeiter, Eisenbahner und Kraftfahrer die speziellen Berufsinteressen fördern; bei der Erörterung von Fragen ihres Alltagslebens vergassen sie ihre nationalen Unterschiede in grossem Masse. Diese wurden ersetzt durch das Gemeinschaftsgefühl, welches alle Arbeitsbrüder, die

ein und dieselbe Aufgabe zu lösen haben, miteinander verbindet. Dies geschah bei uns in einer Weise, die nicht denkbar ist in Zusammenkünften, deren Teilnehmer nur als Vertreter von Ländern mehr allgemeine als gemeinsame Fragen erörtern. Die praktischen Ergebnisse, die allmählich aus diesen Konferenzen hervorspriessen, sind im Geschäftsbericht aufgezeichnet und erfreuen einen jeden, in dessen Gedankenwelt der Internationalismus mehr ist als ein frommer Wunsch. Wir dürfen jedoch nicht übersehen, dass die Interessen der I.T.F., als einer Föderation, immer über denen irgend einer Gruppe stehen müssen. Wir sind alle Verkehrsarbeiter, zu welcher Gruppe wir auch gehören mögen. Wir sind alle am Personen- und Güterverkehr interessiert und dürfen die Sorge um die Wohlfahrt der I.T.F. als Ganzes nicht durch unsere Gruppeninteressen verdrängen lassen. Während wir mit Recht auf die praktische Arbeit unserer verschiedenen Sektionen stolz sind, müssen wir uns immer vor Augen halten, dass die I.T.F. nur dann ein grosser Machtfaktor werden kann, wenn jede Sektion sich als Glied der grossen gemeinsamen Organisation betrachtet. Die Staatsmänner der Welt richten bei der Behandlung politischer Fragen im engeren Sinne ihre Aufmerksamkeit auf die Ausspielung der Interessen ihres Landes gegen die aller andern. Mit nationalistischen Schlagwörtern stürzten sie Völker in Kriege, lenkten sie die Aufmerksamkeit der Werktätigen von ihren eigenen und wirklichen Interessen ab und lehrten sie, für das Prestige von Regierungen zu eifern. Unsere Ziele und Methoden sind ganz andere. Wir haben einsehen gelernt, dass der Sieg in einem Kampfe um nationales Prestige, denjenigen, die für die Nation ihr Bestes hergaben, nicht die Befreiung bringt. Deswegen stellen wir wirtschaftliche Dinge in den Vordergrund, wenden soweit als möglich internationale Methoden an, um unsere Interessen zu fördern, um die Arbeits- und Lebensbedingungen unserer Mitglieder zu verbessern. Die Weltprobleme sind immer mehr industrieller und wirtschaftlicher Natur. Der Befreiungskampf der Arbeiterklasse nimmt immer mehr die Gestalt einer grossen internationalen wirtschaftlichen Schlacht an und der sicherste Weg, um eigene wirtschaftliche Errungenschaften in irgend einem Lande zu schützen, ist das allgemeine Niveau in der Welt zu heben. Das will nicht sagen, dass die Arbeiter innerhalb der Grenzen ihres Landes den Kampf gegen ihre direkten Unterdrücker aufgeben sollen. Eine mächtige internationale Bewegung kann nur bestehen aus machtvollen nationalen Bewegungen. Wenn es mir gestattet ist, unseren Kameraden aus allen Ländern

einen Rat zu geben, dann ist es dieser: Es ist Eure Pflicht, eine machtvolle Bewegung in Eurem Lande aufzubauen, dabei in erster Linie auf Eure eigene Kraft vertrauend; ohne das ist Eure internationale Aktion zur Unfruchtbarkeit verurteilt. Es gibt Länder — Italien ist ein Beispiel dafür — in denen die Gewerkschaftsbewegung gegen schwere Unterdrückung zu kämpfen hat und fast vollständig vernichtet ist. In solchen Fällen verleiht die I.T.F. alle mögliche Hilfe. Es freut uns, dass wir im Falle Italiens etwas tun konnten, nicht so viel wie wir wünschten, bei weitem nicht so viel, wie wir noch zu tun hoffen. Ein Anfang ist gemacht und zweifellos werden wir mit der Zeit die italienische Gewerkschaftsbewegung frei und unabhängig wiederauferstehen sehen.

Es drängt mich, das Andenken der aus unserer internationalen Bewegung durch den Tod geschiedenen Kameraden zu ehren. Unter ihnen sind Peter Back, Vorsitzender des dänischen Seemannsverbandes; Eduard Jokela, Vorsitzender des finnischen Transportarbeiterverbandes; Franz Lill vom österreichischen Eisenbahnerverband; Anton Prager, Vorsitzender des Transportarbeiterverbandes in der Tschechoslowakei und Joseph Schiller vom deutschen Eisenbahnerverband in der Tschechoslowakei.

Das sind Namen, die wir kennen. Es sind sicher auch noch andere unter den Hingegangenen, die Anteil nahmen an der internationalen Bewegung der Transportarbeiter, deren Namen uns aber unbekannt sind. Ehre dem Andenken Aller!

Unser Kongress tritt zusammen in einem Momente, wo grosse wirtschaftliche Not die Welt bedrückt. Es ist unsere Pflicht, gemeinschaftlich mit den anderen internationalen Berufssekretariaten zu ihrer Beseitigung beizutragen. Wenn wir die Konsumkraft steigern und die Lebensweise der vielen Millionen Erdbewohner, die heute nicht die wirtschaftliche Kraft haben, alle Erzeugnisse der Industrie und Landwirtschaft zu kaufen und zu verbrauchen, heben können, dann ist ein grosser Schritt in der guten Richtung getan. Die Produktionsmethoden ändern sich, neue Energiequellen werden entdeckt, es vollzieht sich eine Umschichtung der Industrien über die ganze Welt. Die Aufgabe der Arbeiterklasse ist nicht nur, eine Aenderung in der Gesellschaftsordnung herbeizuführen. Das wäre nicht hinreichend. Selbst in der sozialistischen oder kommunistischen Gesellschaftsordnung werden Wirtschaftsprobleme weiter bestehen. Schwere Denkarbeit wird noch notwendig sein, um eine Welt mit verschiedenen Klimas und ungleichmässiger Bevölkerungsdichte zu einer wohnlichen Stätte für eine neue Gesell-

schaft zu machen. Wir dürften die vollständige Lösung dieser Probleme nicht erleben, aber sicher ist, dass wir nur unter Aufbietung unserer geistigen Fähigkeiten und aller unserer Energie für eine befriedigende Lösung dieser grossen Aufgaben, ein günstiges Urteil der kommenden Generationen verdienen können.
(Lebhafter Beifall)

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir gehen nun zur Behandlung des 3. Punktes der Tagesordnung über:

WAHL DES KONGRESSBÜROS

Ich schlage vor, das Kongressbüro aus den Mitgliedern des Exekutivkomitees zu bilden.

(Der Vorschlag wird angenommen.)

Als Mitglieder der

MANDATPRÜFUNGSKOMMISSION

schlage ich vor die Kollegen: H. Jochade, Deutschland; A. G. Walkden, Grossbritannien und A. Weigl, Oesterreich.

(Der Kongress ist damit einverstanden.)

FESTSETZUNG DER GESCHÄFTSORDNUNG

N. Nathans (2. Sekretär der I.T.F.): Im Namen des Generalrats schlage ich vor, die Kongressarbeiten folgendermassen einzuteilen:

Wir behandeln heute noch die Punkte 6 (Geschäftsbericht 1928—1929) und 7 (Kassenbericht 1928—1929) der Tagesordnung, wenn nötig in einer Abendsitzung. Morgen sollen die Sonderkonferenzen der Eisenbahner und der Hafenarbeiter (Anfang 9 Uhr vormittags) und der Strassenbahner und Binnenschiffer (Anfang 3 Uhr nachmittags) abgehalten werden. Am Mittwoch findet auf Einladung der englischen Organisationen ein Ausflug des Kongresses statt. Die Diskussion über das Referat: „Die Aussichten der Weltwirtschaft unter dem Gesichtspunkte der Arbeiterklasse“ von Mr. G. D. H. Cole — dasselbe wird nicht mehr vorgelesen, da es unter die Delegierten bereits verteilt worden ist — soll am Donnerstag früh, 9 Uhr, aufgenommen und noch am gleichen Morgen geschlossen werden. Für Donnerstag nachmittag sind vorgesehen die Sonderkonferenzen der Kraftfahrer und Seeleute (Anfang 3 Uhr). Am Freitag sollen in der Vollsitzung des Kongresses erledigt werden die Punkte 8, 10 und 11 der Tagesordnung sowie die Berichte der Sonderkonferenzen,

sodass am Samstag, nach Behandlung der Punkte 12 und 13 der Kongress geschlossen werden kann. Die Delegiertenliste wird den Kongressteilnehmern im Laufe der Woche ausgehändigt werden.

A. Henderson (Transportarbeiter, Grossbritannien): Wir sind dagegen, dass der Geschäfts- und Kassenbericht in einer Abendsitzung vollends erledigt wird. Diese Punkte sind so wichtig, dass sie sich für eine Abendsitzung nicht eignen.

N. Nathans (Sekretär): Die Absicht ist, mit der Behandlung des Geschäfts- und Kassenberichtes sofort zu beginnen. Es würde mich freuen, wenn man ihm mehr Aufmerksamkeit schenken würde, als dies früher der Fall war. Ich bin der Ansicht, dass er sogar mit der nötigen Gründlichkeit heute noch behandelt werden kann.

A. Henderson (Transportarbeiter, Grossbritannien): Es sollte die Dauer der Kongresssitzungen festgesetzt werden. Ich schlage vor, dass bestimmt wird, wie lange heute der Kongress tagt.

Edo Fimmen (Generalsekretär): Wir sollten den Bericht heute noch erledigen; dies ist die einzige Möglichkeit, um alle Arbeit zu bewältigen, die wir uns vorgenommen haben. Morgen müssen die Sektionskonferenzen abgehalten werden, und die Berichte darüber anfertigen und in 4 Sprachen übersetzen bedeutet, dass das ganze Personal, einschliesslich der Sekretäre, an dem für Mittwoch geplanten Ausflug nicht teilnehmen kann. An der Geschäftsordnung für Donnerstag — morgens Referat Cole und nachmittags 2 Sektionskonferenzen — müssen wir ebenfalls festhalten. Es können jeweils nur 2 solcher Konferenzen tagen, da uns nur ein ganz beschränkter Stab von Uebersetzern zur Verfügung steht. Wir haben also nur noch Freitag und Samstag, um alles zu behandeln, was noch zu behandeln ist: wenn wir überhaupt fertig werden wollen, müssen wir uns an die vorgeschlagene Geschäftsordnung halten. Lasst uns deshalb versuchen, den Bericht noch heute zu erledigen.

(Der Kongress ist damit einverstanden.)

J. Jagger (Kleinhandelsangestellte, Grossbritannien): Wenn Fimmens Vorschlag angenommen wird, beantrage ich, den Geschäfts- und Kassenbericht ohne weiteres zu akzeptieren.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Das ist nicht angängig, da sich

schon 2 Redner, die Kollegen Scheffel (Deutschland) und Jar-
rigion (Frankreich) zum Wort gemeldet haben.

Edo Fimmen (Generalsekretär): Festzustellen ist noch, welche
der auf unserer Tagesordnung stehenden Anträge vom Vollkon-
gress und welche von den einzelnen Sektionskonferenzen behan-
delt werden. Im Auftrage des Generalrates schlage ich vor:
Anträge 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 und 16 sind von der
Plenarsitzung, Antrag 12a und 12 c von der Hafenarbeiterkon-
ferenz, 12 b von den Kraftfahrern und Eisenbahnern, 14, 15, 18,
19 und 20 von den Kraftfahrern und 17 von den Strassenbahnern
zu behandeln.

(Die Sitzung ist damit einverstanden.)

GESCHÄFTSBERICHT 1928—1929

Edo Fimmen (Generalsekretär): Nicht weil ich es gerne möchte,
sondern weil es so Usus ist, werde ich einige Worte zum *Geschäfts-
bericht* sagen. Er ist allerdings später erschienen, als wir das ge-
wünscht hätten. Das geht immer so, er ist aber dennoch zeitig
in die Hände aller Delegierten gelangt, sodass sie die Möglich-
keit hatten, ihn nicht nur zu lesen, sondern sogar zu studieren. Zu
diesem Berichte habe ich nicht viel zu sagen. Ich möchte nur
eines feststellen: dass die Periode 1928/29 für die I.T.F. eine sehr
wichtige Periode gewesen ist. Aus dem Bericht geht hervor, dass
wir noch stets ein grosses Feld für unsere Propaganda vor uns
liegen haben. Es ist uns gelungen, in den Berichtsjahren, in einer
wirtschaftlichen Krisenzeit, die Mitgliederzahl um rund $\frac{1}{4}$ Million
zu erhöhen, die Anzahl der Mitgliedsverbände von 77 auf 98 und
die Zahl der angeschlossenen Länder von 33 auf 37 zu bringen.
Besonders erfreulich ist die Tatsache — verschiedene Gäste haben
darauf bereits hingewiesen —, dass wir die Zahl der Organisa-
tionen ausserhalb Europas erhöhen konnten. Auf unserm letzten
Kongress in Stockholm zählten wir 10 Verbände ausserhalb
Europas, heute 22, wovon 8 im Fernen Osten. Wir sind die
einzige Internationale, die ausserhalb Europas auch solche
Organisationen gewonnen hat, die Arbeiter einer anderen
Rasse als der unsrigen organisieren. Unserer Internationale
ist es gelungen, eine Kluft zu überbrücken, die leider zwischen
den verschiedenen Rassen besteht, eine Kluft, die meiner
Ansicht nach nicht nur historisch geworden ist sondern heute
noch von der besitzenden Klasse absichtlich offen gehalten und
möglichst erweitert wird. Diese Kluft zu überbrücken ist uns ge-
lungen. Wir haben das Misstrauen, mit dem uns die braunen, die

gelben und die schwarzen Arbeiter begegnen, beseitigt und sie in unsere Internationale hineingebracht. Von den 2 $\frac{1}{2}$ Millionen Mitgliedern, die wir heute zählen, sind rund 200.000 organisierte Arbeiter in China, Japan, Niederländisch-Indien, Britisch-Indien, Nordafrika und Südamerika die einer andern Rasse angehören als der unsrigen. Auf diese Tatsache kann unsere Internationale stolz sein. Neben der Propagandatätigkeit haben wir aber auch die Möglichkeit gehabt, praktische Arbeit zu leisten. Unsere internationale Organisation hat sich allmählich so entwickelt, dass sie die ersten Schritte auf dem Wege der internationalen Zusammenarbeit, d. h. der internationalen Solidarität, der praktischen, internationalen konstruktiven Arbeit, machen kann. Das geht auch aus unserem Jahresbericht hervor. Ich weise darauf hin, dass es uns gelungen ist, in Genf ein internationales Uebereinkommen zum Schutze der Hafendarbeiter zu erlangen. An sich ist das nicht viel; es steht noch auf dem Papier. Hoch anzuschlagen aber ist der Umstand, dass die Hafendarbeiter von 10 verschiedenen Ländern, organisiert in unserer Internationale und 7 oder 8 verschiedene Sprachen sprechend, es fertig gebracht haben, ein so äusserst wichtiges Dokument wie eine internationale Schutzgesetzgebung für Hafendarbeiter selbständig auszuarbeiten, es dem Internationalen Arbeitsamt vorzulegen und durchzusetzen dass der Konventionsentwurf mit allen Forderungen der Hafendarbeiter, an manchen Stellen sogar wortwörtlich, angenommen wurde. Auch für die Gruppe der Kraftfahrer wurde erspriessliche Arbeit geleistet. U. a. wurde ein Aktionsprogramm für sie ausgearbeitet. Für die Seeleute konnten wir in Genf eine Einheitsfront der gelben, schwarzen und weissen Seeleute zustande bringen; auch mit den Schiffsoffizieren haben wir einmütig zusammen- und vorgearbeitet, sodass die Unternehmer, die bisher stets auf den Standesunterschied einerseits und den Rassenunterschied andererseits spekulierten, sich in Genf einer geschlossenen Einheitsfront, gebildet von den niedrigsten bis zu den höchsten Chargen aller Arbeiter, die auf See fahren, gegenübergestellt sahen. Dieser Einmütigkeit und Geschlossenheit ist es zu danken, dass wir wenigstens vorläufig in bezug auf die Einführung des Achtstundentages für die Seeleute einen Erfolg zu verzeichnen haben. Für die Eisenbahner ist auf unser Drängen hin beim Internationalen Arbeitsamt eine Kommission für automatische Kuppelung eingesetzt worden, welche das Problem der automatischen Kuppelung zu studieren hat. Von den 9 Sitzen in dieser Kommission hat die I.T.F. allein 8 Sitze inne. Das sind erfreuliche Erfolge, ganz abgesehen von dem Ergebnis unserer sonstigen Bemühungen, beson-

ders der Aktionen zur Uebung internationaler Solidarität. Für die Strassenbahner und Binnenschiffer ist allerdings so gut wie nichts getan worden. Ich glaube, es ist Aufgabe dieses Kongresses, und vor allen Dingen der Sektionen der Strassenbahner und Binnenschiffer, die morgen hier tagen werden, Mittel und Wege zu finden, damit unsere Internationale für diese beiden Sektionen in gleicher Weise wie für andere Gruppen Arbeit leisten können. Ueber den Streik der finnischen Hafentarbeiter, der in der zweijährigen Periode viel Mühe und Unannehmlichkeiten mit sich gebracht hat, will ich mich nicht weiter auslassen. Was ich zu sagen hatte, habe ich im Bericht schon gesagt. Ich bin der Meinung, dass unsere Internationale in diesem Fall nicht ganz auf der Höhe gewesen ist, und ich hoffe, dass dieser Kongress dafür Sorge tragen wird, dass wir in künftigen ähnlichen Fällen unseren Arbeitern besser unter die Arme greifen, d. h. unsere Pflicht besser erfüllen können.

Zum *Kassenbericht* habe ich zu bemerken, dass die Beiträge ziemlich regelmässig eingegangen und die Rückstände sehr gering sind. Der Beitragssatz ist aber unzulänglich. Unsere Gesamteinahmen reichen nicht mehr aus, um allen Anforderungen, welche die Mitgliedsverbände mit Recht an unsere stets wachsende Internationale stellen, gerecht zu werden. Auf unserer Tagesordnung stehen Anträge, um Abhilfe zu schaffen; wir werden darüber noch später auf diesem Kongresse reden. Im grossen und ganzen glaube ich, dass unsere Internationale während dieser 2 Jahre befriedigende Arbeit geleistet hat und es wird uns freuen, wenn der Kongress der selben Auffassung ist. Andererseits würden wir es begrüssen — mein Kollege Nathans hat bereits eine diesbezügliche Bemerkung fallen lassen — wenn die Verbände, soweit ihnen dies notwendig erscheint, hier mit ihrer Kritik nicht zurückhalten, sondern ein offenes Wort zum Geschäfts- und Kassenbericht sprechen. Wir werden versuchen, daraus zu lernen und uns jede berechtigte Kritik gerne zu Herzen nehmen. (*Beifall*)

Fr. Scheffel (Eisenbahner—Deutschland): Ich halte es für gut und für nützlich, dass unser Generalsekretär, Kollege Fimmen, diesmal eine mündliche Ergänzung, eine Erläuterung zu dem gedruckt vorliegenden Geschäftsbericht gegeben hat. Das war auf den letzten Kongressen nicht der Fall und ich habe das immer für einen Fehler gehalten. Man spart damit zwar Zeit, aber es fehlt die Grundlage oder vielmehr die Veranlassung zu einer praktischen Diskussion. Nun kann man allerdings annehmen, dass wenn

keine Kritik an der Tätigkeit des Sekretariats geübt oder über den Bericht nicht gesprochen wird, dass die Delegierten damit ihr Einverständnis mit der Tätigkeit und dem Bericht zum Ausdruck brächten. Dies kann aber auch den Eindruck erwecken, als ob ein mangelndes Interesse innerhalb der Delegierten vorhanden sei; ich meine, das ist nicht besonders erhebend und wirkt für eine Organisation von der Grösse und Bedeutung der I.T.F. auch nicht agitatorisch. Wenn ich jetzt das Wort ergreife, so nicht um über den Bericht zu sprechen. Das ist übrigens nicht so einfach für den Aussenstehenden, der die Dinge nicht aus nächster Nähe überschauen oder beurteilen kann. Z. B. wäre ich gar nicht imstande, etwa zu sagen, ob der finnische Streik in jeder Beziehung, also auch taktisch, richtig geführt worden ist oder nicht. Ich möchte heute auch nicht über die Fragen reden, die Kollege Fimmen in seiner Erläuterung ganz kurz gestreift hat, nämlich über die Tätigkeit der I.T.F. hinsichtlich wichtiger Eisenbahnfragen, etwa der automatischen Kuppelung oder der Einmannbesetzung von elektrischen Lokomotiven. Unserer Ansicht nach ist auf diesem Gebiet vonseiten des Sekretariats und der I.T.F. eine recht nützliche Arbeit geleistet worden, die wir anerkennen sollen. Was mich besonders veranlasst, das Wort zu ergreifen, ist die Tätigkeit der I.T.F. in bezug auf die Gestaltung des neuen Reichsbahngesetzes für die Deutsche Reichbahngesellschaft, das bekanntlich genau so wie das alte Gesetz auf dem Dawes-Plan basierte, jetzt auf der Grundlage des Young-Planes aufgebaut ist. Auf unserem Pariser Kongress im Jahre 1926 haben wir uns sehr eingehend mit dem Dawes-Plan und seiner ungemein schädlichen Auswirkung nicht nur auf die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Eisenbahner Deutschlands und der deutschen Arbeiterschaft überhaupt, sondern auch der Arbeiterschaft der ganzen Welt befasst. Es war dringend notwendig, den Dawes-Plan anders zu gestalten und vor allen Dingen auch die deutschen Eisenbahner wieder zu gleichberechtigten Staatsbürgern zu machen, denn bis dahin — dies ist keine Uebertreibung — waren sie Staatsbürger zweiter Klasse. Soweit sich beim Zustandekommen des Young-Planes, der uns in Deutschland eine wirtschaftliche Erleichterung brachte, etwas Erspriessliches, etwas Praktisches für die Arbeiterschaft, bzw. in erster Linie für die Eisenbahner ergeben hat, so trug die I.T.F. dazu in vollem Masse bei. Ich kann hier nicht über den Young-Plan im allgemeinen sprechen; das gehört nicht hierher und es ist auch keine hochpolitische Frage. Sie wissen, dass der Young-Plan nicht nur eine grössere Verständigung der einzelnen Völker mit sich gebracht hat, sondern auch eine finanzielle Erleichterung vor

allem für die deutschen Steuerzahler, die jetzt etwa 800 Millionen Mark im Jahr weniger an Tributpflicht aufzubringen haben. Ich möchte ferner unterlassen darüber zu sprechen, wie nun der Streit um die Verteilung der reduzierten Summe in Deutschland in erster Linie ein Echo entfacht hat, das nicht nur uns, sondern zweifellos allen Arbeitern Europas und weit darüber hinaus recht unangenehm in den Ohren klingt. Der Faschismus marschiert. Er erhebt in Deutschland jeden Tag frecher sein Haupt. Die Erfolge, die wir erzielt haben, sind ihnen zweifellos in den Kopf gestiegen. Soweit die I.T.F. und die angeschlossenen Organisationen Gelegenheit haben und dazu befugt sind, möchte ich sie bitten, zu einer Abänderung auch dieses Planes beizutragen, denn wir sind überzeugt davon, dass die Befreiung nicht nur Europas, sondern der ganzen Welt in hohem Masse davon abhängig ist. Ich möchte gerne an dieser Stelle zunächst der I.T.F. und dann allen anderen Instanzen, die bei den Verhandlungen der Sachverständigen in Paris mitwirkten und uns unterstützt haben, unsern herzlichsten Dank aussprechen. Ich denke dabei an das Sekretariat der I.T.F., an das Internationale Arbeitsamt, in erster Linie aber an unsere französischen Eisenbahner-Kollegen, die, weil sie schliesslich auch an der Quelle sassen, Gelegenheit hatten, ganz besonders wirksam für die Interessen der deutschen Eisenbahnerschaft einzutreten, und das haben sie in hinreichendem Masse getan. Es ist nicht unbedeutend, dass heute die deutschen Eisenbahner in einer anderen Lage sind, d. h. die Deutsche Reichsregierung hat einen weitergehenden Einfluss auf den Betrieb und die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn bekommen und die Eisenbahner sind nun der deutschen Gesetzgebung unterworfen, soweit das neue Gesetz nicht etwas anderes bedingt; und dank der Unterstützung der I.T.F. ist das neue Gesetz um vieles besser geworden als es das alte gewesen ist. Nicht nur die rechtliche Lage ist jetzt viel klarer, sondern auch die Arbeitszeitfrage, die heute im Vordergrund des öffentlichen Interesses steht und zu den wichtigsten aller Arbeiterfragen gehört, hat eine bessere Regelung erfahren. Die Schlichtungsinstanzen sind wiederum berufen, über die Arbeitsbedingungen eines grossen Teils der Eisenbahner zu entscheiden, wenn kein Tarifvertrag zustande gebracht werden kann. Das sind Vorteile, die nicht nur wir deutschen Eisenbahner buchen können; zahllose Vorteile sind damit verknüpft für die Gesamtheit der Arbeiter, vor allen Dingen für diejenigen, welche Mitgliedsverbänden der I.T.F. angehören. Das kann nicht anders sein, sonst hätten damals in Paris die vielen Delegierten der einzelnen Länder nicht ihre Stimme erhoben und erklärt: wir stehen zu Euch, wir fühlen und

denken mit Euch, werden alles tun, um diesem Gesetz eine ganz andere Fassung und einen ganz anderen Inhalt zu geben. Und ich muss sagen, die I.T.F. hat es tatsächlich verstanden, uns mit viel Geschick und grosser Umsicht behilflich zu sein. Verehrte Kameraden! Das alles trägt doch letzten Endes wesentlich dazu bei, diesem grossen herrlichen Gedanken der Schaffung eines wahren Europa näher zu kommen. Im Geschäftsbericht ist die Angelegenheit, über die ich soeben gesprochen habe, angesichts ihrer Bedeutung viel zu kurz behandelt worden. Ich möchte deshalb die Tätigkeit der I.T.F. hier besonders lobend hervorheben, vor allem aber darum, weil einzelne Eisenbahnerorganisationen in Deutschland, mit denen wir leider noch zu rechnen haben, entweder diese nützliche Tätigkeit der I.T.F. ganz verschweigen oder sie entstellt wiedergeben. Weil diese Leute geschwiegen haben aus ganz bestimmten naheliegenden Gründen halte ich mich hier für verpflichtet, im Namen meiner Kollegen, der organisierten deutschen Eisenbahner ganz besonders laut auszusprechen: Jawohl, das alles hat die I.T.F. geleistet und deshalb sind wir ihr zu Dank verpflichtet. Wir können nur wünschen und hoffen, dass die I.T.F. und ihre angeschlossenen Organisationen auch in nächster Zeit alle ihre Kraft nutzen mögen, um der Demokratie, der freiheitlichen demokratischen Entwicklung auch künftighin einen möglichst breiten Weg zu bahnen. (Beifall)

J. Jarrigion (Eisenbahner, Frankreich): Vor allen Dingen habe ich dem Kollegen Scheffel auf seine Dankesäusserung zu erwidern, dass die der I.T.F. angeschlossenen französischen Eisenbahnerorganisationen der Ansicht sind, dass sie in dem bewussten Falle nur eine strenge Solidaritätspflicht erfüllt haben. Der Dank gebührt aber auch der französischen Gewerkschaftszentrale, welche sich in ihrer Vermittlerrolle sehr eifrig für die deutschen Kollegen eingesetzt und sich unserer Protestbewegung und unseren Kundgebungen angeschlossen hat. Die Intervention des französischen Gewerkschaftsbundes war sogar von entscheidender Bedeutung für die deutsche Organisation, und deshalb teilen wir uns in den Dank, welchen die deutschen Eisenbahner-Kollegen hier zum Ausdruck gebracht haben.

Kollege Fimmen sagte, er nähme gerne aufbauende Kritik über den Geschäfts- und Kassenbericht entgegen. Wir freuen uns über eine solche Geistesverfassung. Was ich aber hier vorzubringen gedenke, sind nur einige Anregungen, einige Hinweise und Feststellungen. So heisst es im Kapitel I des Berichtes, die Statistiken der Organisationen sollten den Bedürfnissen der I.T.F. ange-

passt werden. Wir sind uns unserer Pflicht, der I.T.F. jede gewünschte Auskunft zu geben, recht wohl bewusst. Die gewerkschaftliche Aktion besteht aber nicht ausschliesslich aus Statistiken. Manchmal geht man zur Tat über, und manchmal heisst es sogar: schnell handeln. Unser verehrter Präsident hat erklärt, dass wir innerhalb der I.T.F. verschiedene Klimas haben. Wir haben nicht bloss Klimas; wir haben verschiedene gewerkschaftliche Strukturen, die geistige Einstellung und Mentalität innerhalb der I.T.F. ist ganz verschieden. Diesen Verhältnissen muss Rechnung getragen werden. Man darf die Mitgliedsverbände der I.T.F. nicht zwingen, fingierte Statistiken aufzustellen, die der wirklichen Situation nicht entsprechen. Wir wünschen daher, dass die I.T.F. nicht mehr länger auf der Vereinheitlichung der von ihren Organisationen verlangten Statistiken besteht. Die Bemerkung im Geschäftsbericht macht auf uns den Eindruck, als ob dies der Fall wäre.

Ferner hat die I.T.F. anlässlich ihres 10jährigen Jubiläums eine Sondernummer ihrer Zeitung herausgegeben. Dies wird auch im Geschäftsbericht erwähnt unter Anführung derjenigen Organisationen, welche die jeweils genannte Anzahl Exemplare an ihre Mitglieder verteilt haben. Am Ende des Kapitels wird nun bedauert, dass die übrigen Verbände nicht nach der Methode der betreffenden Gewerkschaften verfahren sind. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir zu denjenigen Organisationen gehören, die sich nicht nach dieser Methode gerichtet haben. Und dennoch schenkten wir den Zeilen der I.T.F. nicht weniger Aufmerksamkeit als die übrigen Mitgliedsverbände. Wir haben eine ganze Seite unseres Organs der I.T.F. gewidmet, wir haben die Nummer nicht nur unter unsere lokalen Verbände, sondern weit über unseren Mitgliederkreis hinaus, ja sogar unter Tausende von Kameraden verteilt, die nicht organisiert sind, und deshalb möchten wir nicht, dass man sich über uns beschwert durch die Aufnahme folgender Bemerkung im Geschäftsbericht: „Zu bedauern ist, dass mehrere Organisationen keine Möglichkeit dazu gesehen haben, so wie die in obenstehender Tabelle aufgeführten zu verfahren“.

Ich komme nun zum 3. Punkt, worüber im Geschäftsbericht nichts steht. Das Monatsblatt der I.T.F., Nummer vom Juli-August d. J., bringt einen Bericht über den Internationalen Gewerkschaftskongress, in dem einige Ausdrücke enthalten sind, die sich, so wie wir Franzosen sie auffassen, recht schlecht ausnehmen und unseres Erachtens auf unsere internationale gewerkschaftliche Organisation nicht angewandt werden dürfen. Möglicherweise haben diese Worte in den anderen Sprachen nicht dieselbe Trag-

weite; wir glauben aber, dass so wie sie im französischen Blatte stehen, sie unserer internationalen Bewegung eher schaden als nützen können. Auf diese Weise geben wir nur unsern Gegnern Waffen in die Hand, um sie gegen uns zu gebrauchen und deshalb gebe ich dem Wunsche Ausdruck, dass wenn die I.T.F. wieder einmal Kritik am I.G.B. auszuüben hat, man in der Wahl der Ausdrücke vorsichtiger sein möge und man keine Worte gebraucht, die mit den eigenen Bestrebungen der I.T.F. unvereinbar sind.

Und nun der letzte Punkt: Das Exekutivkomitee der I.T.F. hat in einer seiner Sitzungen beschlossen, den Aufbau des I.G.B. auf der Grundlage der internationalen Berufssekretariate vorzuschlagen. Dies ist eine Frage, die für die gesamte Transportarbeiterbewegung von grosser Bedeutung ist. Wir sind der Auffassung, dass eine so wichtige Frage eigentlich nicht allein vom Exekutivkomitee entschieden werden sollte, sondern dass man vorher die Meinungen der Mitgliedsverbände dazu einholt, damit sich auch ihre Wünsche in einem solchen Beschlusse widerspiegeln. Wenn man mich oder unsere Organisation darüber befragt hätte, hätten wir geantwortet, dass wir die internationalen Berufssekretariate noch nicht für fähig halten, die Grundlage zu einer Reorganisation des I.G.B. zu bilden. Wenn es auch einige internationale Berufssekretariate gibt, die eine wirkliche Lebenskraft besitzen — die I.T.F. ist zweifelsohne ein solches —, so bestehen doch auch noch einzelne, die mehr dahinvegetieren, die kein aktives gewerkschaftliches Leben haben. Solche sind auch hier unter uns vertreten und verschiedene Vertreter haben darauf angespielt. In dem Antrag betr. Aufbau des Internationalen Gewerkschaftsbundes auf den Berufssekretariaten ist eine Gefahr zu erblicken, nämlich die, dass schliesslich die Gewerkschafts-Internationale ganz ausgeschaltet wird; die gewerkschaftlichen Landeszentralen würden dann einfach durch die Berufsinternationalen ersetzt. Wie gesagt, die Struktur der I.T.F.-Organisationen ist sehr verschiedenartig. In manchen Ländern ist die Gewerkschaftsbewegung von den politischen Parteien ganz unabhängig. Wir billigen die Haltung, welche die I.T.F. in verschiedenen Fällen eingenommen hat, nicht und wir bitten sie auch in dieser Angelegenheit, in der Wahl ihrer Ausdrücke — wenigstens was die französische Sprache betrifft — in Manifesten und anderen Veröffentlichungen, die sie noch herausgeben wird, vorsichtiger zu sein. Es muss vor allen Dingen vermieden werden, dass zwischen der gewerkschaftlichen und politischen Arbeiterbewegung Verwirrung entsteht und unnütze Kritiken heraufbeschworen werden, so dass man nicht mehr weiss,

wo die Grenze zwischen der politischen und der gewerkschaftlichen Internationale liegt.

Ich hoffe, dass man mir diese Bemerkungen nicht übel nimmt — sie sollen keine Kritik sein —, sondern sie so auffasst, wie sie gemeint sind, damit die internationale Transportarbeiterbewegung sich weiter entwickeln, die Aktion der I.T.F. mit noch grösserer Macht durchführen kann. (*Beifall*)

A. Henderson (Transportarbeiter, Grossbritannien): Der Kongress hat jetzt verschiedene ausgezeichnete Reden angehört. Ich schlage vor, die Sitzung zu vertagen.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Kollege Paulis (Belgien), der bereits auf der Tribüne steht, möchte nur noch einige kurze Bemerkungen machen. Da die Vertagung der Sitzung beantragt ist, schlage ich vor, am Donnerstag früh 9 Uhr wieder zusammenzutreten, um zunächst den Geschäfts- und Kassenbericht zu erledigen, damit um 10 Uhr das Referat Cole behandelt werden kann.

(Der Kongress ist damit einverstanden.)

A. Paulis (Eisenbahner, Belgien): Ich habe einige Bedenken, die Tribüne zu besteigen, weil man mir das falsch auslegen könnte. Die Ausführungen des Genossen Fimmen haben mir dies aber etwas erleichtert, denn ich habe einige kritische Bemerkungen zum Geschäftsbericht zu machen. Fimmen und ich haben seit dem letzten Kongress die Waffen gewissermassen niedergelegt. Er hat sich im Geschäftsbericht lediglich darauf beschränkt, die Tätigkeit der I.T.F. in den beiden vergangenen Jahren zu umschreiben und als Friedenspfand werden wir auch für die Annahme des Berichtes stimmen. Wie aber Kamerad Jarrigion im Namen der französischen Delegation bereits ausgeführt hat, möchten wir den Generalsekretär und den Generalrat der I.T.F. auf einiges aufmerksam machen. Wenn es unbestreitbar ist, dass die Arbeiten des Sekretariats in grossem Masse zunehmen und gleichzeitig auch die Stärke der I.T.F. in bezug auf ihre Mitgliederzahl und ihren moralischen Einfluss, so ist nicht weniger unbestreitbar, dass die Organisationen ihren Beitrag zu dieser Arbeit leisten und dass jeder im nationalen Rahmen sein möglichstes tut, um den Anforderungen, welche die I.T.F. stellt, nachzukommen. In jedem einzelnen Lande gibt es aber Schwierigkeiten, denen die I.T.F. Rechnung tragen muss. Es gibt auch Schwierigkeiten, die Amsterdam nicht sieht. Wenn wir um der Internationale willen über die uns national gesetzten Schranken hinausgehen wollten, würden wir in unserem eigenen Mit

gliederkreise auf Widerstand stossen und deshalb ist der I.T.F. zu raten, bei gewissen, international eingeleiteten Aktionen vorsichtig zu sein. So können wir uns nicht mit dem von der I.T.F. gefassten Beschlusse über den Aufbau des I.G.B. auf der Grundlage der Berufsinternationalen einverstanden erklären. Unsere Organisation ist der belgischen gewerkschaftlichen Landeszentrale angeschlossen, die eine dem I.T.F.-Beschlusse gerade entgegengesetzte Entscheidung getroffen hat. Es ist ein Fehler, dass vor dem I.G.B.-Kongresse mit den Mitgliedsverbänden keine Rücksprache gehalten wurde; so hat sich auch unsere Organisation zu der Angelegenheit nicht aussprechen können. Wir wünschen, dass, wie vom Kameraden Jarrigion bereits bemerkt, derartige Fragen mit den Verbänden besprochen werden, ehe die I.T.F. auf Kongressen des I.G.B. Anträge stellt oder unterstützt.

Was die Beiträge zur I.T.F. betrifft, so können wir uns nicht damit einverstanden erklären, dass der Generalrat die Erhebung von Extrabeiträgen, und seien es auch nur freiwillige, beschliesst. Es ist Sache des Kongresses, über Beitragserhöhungen zu entscheiden. Dort hat auch jede Organisation, die mit einer Erhöhung nicht einverstanden ist, die Möglichkeit, ihre Gründe vorzubringen. Wenn auf Grund des Generalratsbeschlusses die Mehrzahl der Organisationen einen höheren Beitrag abführen, kann man sehr leicht zu der Behauptung kommen, dass die übrigen, welche diesen Beitrag nicht bezahlen, ihre Pflicht nicht erfüllen würden und das ist in Wirklichkeit nicht der Fall.

Es wäre uns auch lieber gewesen, dass man im Geschäftsbericht, wo es sich um die Unterstützungsaktion für die finnischen Hafentarbeiter handelt, diejenigen Organisationen, die sich daran nicht beteiligt haben, nicht glattweg verurteilt hätte. Wir verwahren uns gegen die Erklärung, die Organisationen hätten ihre Pflicht versäumt. Das Kommentar, das wir dazu gegeben hätten, wäre ganz einfach und deutlich gewesen: die Organisationen, die sich an der Aktion beteiligen konnten, haben es getan. Und dann wäre nötig gewesen zu wissen, ob es die anderen Verbände haben tun können und weshalb ihnen das nicht möglich war. Der Bericht ist in dieser Beziehung unvollständig.

Mit dieser Kritik soll der Wert des Geschäftsberichtes oder die Arbeit der I.T.F. nicht herabgesetzt werden. Was wir von der I.T.F. verlangen ist, dass sie in Zukunft den Schwierigkeiten ihrer Verbände mehr Rechnung trägt.

Die Sitzung wird um 7 Uhr auf Donnerstag, den 25. September, morgens 9 Uhr, vertagt.

Zweiter Tag

Dienstag, den 23. September 1930

Vormittags 9 Uhr treten die Eisenbahner und Hafenarbeiter zusammen und am Nachmittage, um 3 Uhr, finden die Konferenzen der Strassenbahner und Binnenschiffer statt.

Die Protokolle über diese Sitzungen sind in diesem Bericht (5. und 6. Kongresstag) aufgenommen.

Dritter Tag

Mittwoch, den 24. September 1930

Auf Einladung der englischen Verbände unternehmen die Delegierten und Gäste einen Ausflug in die Umgebung Londons.

Vierter Tag

Donnerstag, den 25. September 1930

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Vormittagssitzung

Edo Fimmen (Generalsekretär der I.T.F.): Ich habe dem Kongress einige Mitteilungen zu machen. Zunächst ging ein Brief von Frau Gosling ein, worin sie für den im Auftrag des Kongresses an den schwer kranken Genossen Gosling gerichteten Brief den Delegierten ihren tiefgefühlten Dank und ihre grosse Anerkennung für die guten Wünsche ausspricht.

Ferner erhielten wir von der *National Union of Enginemen, Firemen, Mechanics and Electrical Workers* (Maschinisten, Heizer, Mechaniker und Elektriker), eine Sektion des englischen Transportarbeiter-Verbandes in Rotherham, die briefliche Mitteilung, dass die Branchensitzung vom 22. September beschlossen hat, dem Kongresse ihre besten Wünsche für einen vollen Erfolg bei seinen Bestrebungen zur Verbesserung der Lebenslage der Transportarbeiter zu übermitteln. Von den argentinischen Eisenbahnern erhielten wir ein Telegramm, wonach sie im letzten Augenblick verhindert waren, eine Delegation zu entsenden. Sie erklären von vornherein, dass sie sämtliche vom Kongress zu fassende Entschliessungen anerkennen und annehmen. Ein weiteres Telegramm liegt von den rumänischen Eisenbahnern vor. Es lautet: „Eisenbahnarbeiter-Organisation Rumäniens bedauert, keinen Delegierten senden zu können. Generalkongress der Transportarbeiter sei versichert der Solidarität des rumänischen Proletariats. Es lebe die Internationale Transportarbeiter-Föderation.“

Vom Finnischen Heizer- und Seeleuteverband ging folgender Brief ein:

„Genossen!

Wir bedauern, dass wir nicht imstande sind, Euren Beratungen beizuwohnen, um zusammen mit Euch die internationale Front der Transportarbeiter als Gegenwehr gegen den nationalen und internationalen Kapitalismus aufzubauen. Wir, finnische Arbeiter, haben in letzter Zeit einen wütenden Angriff der Kapitalisten zu fühlen

bekommen. Sie haben versucht, unsere ganze Tätigkeit, auch die gewerkschaftliche, zu unterbinden. Sie haben unsere innere Uneinigkeit, die uns zu einem schwachen, zerrütteten und kampfunfähigen Haufen gemacht hat, ausgenützt. Wir haben aber die Hoffnung noch nicht aufgegeben und begonnen, die Massen zur Bildung einer neuen Kampffront zu sammeln.

Unsere Organisation hat auch einen schweren inneren Streit durchgemacht, der uns fast zu vernichten drohte. Dank den grossen Anstrengungen und der Hilfe der I.T.F. sowie der skandinavischen Bruderorganisationen sind wir, wenn auch organisatorisch und wirtschaftlich geschwächt, Sieger geblieben. Letzteres ist gerade der Grund dafür, dass wir keinen Vertreter zum Kongress entsenden können. Die inneren Streitigkeiten haben zwar fast ganz aufgehört, wir müssen aber noch gegen den viel mächtigeren Feind kämpfen, der versucht, die ganze Gewerkschaftsbewegung unseres Landes zu zerstören.

Genossen! Wir hoffen, dass Eure Arbeit erfolgreich sein wird und dass Eure Beschlüsse den internationalen Transportarbeitermassen zum Vorteile gereichen. Die I.T.F. möge die internationale Macht sein, die den Transportarbeitern das Recht verschafft, das ihnen als Menschen zukommt, die Macht, die ihren Kampf siegreich zum Ziele führt.

Mit freundschaftlichen Grüßen,
Finnischer Seeleute- und Heizerverband,
(gez.) K. AHONEN."

In einem von den italienischen Genossen Turati, Treves und Cocciz aus Paris gesandten Telegramm heisst es: „Sozialistische Partei Italiens grüsst den Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und spricht ihre Dankbarkeit für Eure antifaschistische Aktion aus.“

Die Kampforganisation „Giustizia è Libertà“ der italienischen Kameraden schreibt uns in einem vom 23. September datierten Briefe: „Wir wissen, dass der Kongress der I.T.F. in London tagt und möchten allen Kameraden mitteilen, wie dankbar wir Euerer Organisation sind. Sie hat einzig und allein mit grossem Verständnis und Mut sich hilfreich für die Sache der Freiheit in Italien und für die Befreiung unserer Arbeiterklasse eingesetzt. Euerer Solidarität gewiss, senden wir Euch unsere brüderlichen Grüsse. Dies ist auch der Ausdruck der Gefühle unserer Kameraden in Italien.“ Schliesslich telegraphierte uns noch die Metallarbeiter-Internationale: „Die internationalen Metallarbeiter übersenden Ihrem Kongress die brüderlichen Grüsse, wünschen Ihrer Tagung vollen Erfolg und Ihrer vorzüglichen Organisation einen weitem mächtigen Aufstieg. Be-

seelt vom Geiste brüderlicher Solidarität und in klarer Erkennung der wirtschaftlichen und politischen Weltlage wird das internationale Proletariat allen Unterdrückungen und Verfolgungen zum Trotz sein hohes Ziel erkämpfen. In dieser Überzeugung nochmals unsere brüderlichen Grüsse.“ (*Beifall*)

FORTSETZUNG DER BEHANDLUNG DES GESCHÄFTS- UND
KASSENBERICHTES

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir gehen nun zur Besprechung des Geschäfts- und Kassenberichtes über, womit wir am Montag aufgehört haben. Der erste Redner ist Genosse

C. Mahlman (Transportarbeiter, Belgien): Kameraden! Es ist nicht meine Absicht, am Bericht des Generalsekretärs Kritik zu üben, sondern nur einiges zu bestimmten Veröffentlichungen in diesen Berichten zu sagen. Den belgischen Transportarbeitern ist es nicht möglich gewesen, sich auf dem Stockholmer Kongress der I.T.F. vertreten zu lassen. Wir hatten damals wegen des Streiks der Transportarbeiter in Antwerpen mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen. Es war für uns deshalb eine grosse Freude, als wir aus Stockholm das Telegramm erhielten mit der Nachricht über den wichtigen Beschluss, uns zur Finanzierung des Streiks ein Darlehen zu gewähren. Ich möchte hiermit den Kameraden, die dem Stockholmer Kongresse beigewohnt haben, zunächst den Dank unserer Organisation für die bewiesene Hilfsbereitschaft aussprechen.

Was den Extrabeitrag betrifft, so ist auch uns nahegelegt worden, denselben zu entrichten. Da unsere Organisation aber infolge des Antwerpener Streiks sehr viel Geld ausgegeben hatte, sah sich unser Vorstand unter dem Drucke jener Zeit veranlasst, die Leistung des freiwilligen Sonderbeitrages abzulehnen. Wir alle aber, die wir in der Gewerkschaftsbewegung stehen, wissen, dass die Macht der Gewerkschaften auch von der finanziellen Grundlage der Organisationen abhängt und auf Grund eines späteren Vorstandsbeschlusses wurde ich beauftragt, dem Kongress mitzuteilen, dass unser Verband den Extrabeitrag sowohl für 1930, als auch für 1931 entrichten wird. (*Beifall*)

J. Guinchard (Transportarbeiter, Frankreich): Mein Verband hat mich beauftragt, weniger den Geschäftsbericht zu kritisieren, als bei dessen Besprechung die Frage zu stellen, was für eine Solidaritätspolitik die I.T.F. im Falle von Streiks eigentlich verfolgt. Eine kleine Organisation wie die unsrige hat in den vergangenen zwei Jahren, trotz aller Schwierigkeiten, eine ziemlich kämpferische Einstellung gehabt. Sie führte nicht weniger als 16 Streiks, in die über 10 000 Arbeiter verwickelt waren bei einem Verlust von etwa 100 000

Arbeitstagen. Die zahlreichen Kämpfe haben uns zahlreiche Schwierigkeiten verursacht und wir dachten, die I.T.F. könne uns bis zu einem gewissen Grade helfen. Wir haben das aber nicht nur gedacht, wir nahmen die Satzungen der I.T.F. zur Hand, worin es im Artikel 4 heisst, dass die I.T.F. den Organisationen im Falle von Streiks moralische und materielle Unterstützung angedeihen lässt. Als wir uns unter Berufung darauf an die I.T.F. wandten, gab man uns eine wenig feine Antwort, nämlich Streiks von einigen hundert Arbeitern, die 3-4 Wochen dauern, seien nichts aussergewöhnliches; es sei unmöglich, uns zu unterstützen. Wir haben nicht für einen bestimmten Streik sondern für sämtliche Streiks, die wir mitmachen mussten, Unterstützung verlangt. Prächtige Berichte und Broschüren herauszugeben ist alles schön und gut; es gehört aber auch zu den Pflichten der I.T.F., ihren Mitgliedsverbänden, ob gross oder klein, zu helfen, auch wenn nur 100 oder gar nur 10 Arbeiter im Streik sind. Die I.T.F.-Organisationen, welche ihre sonstigen Pflichten erfüllen, können auch auf ihre Rechte Anspruch erheben und wir möchten nicht, dass in einem anderen Falle, wenn sich eine Organisation in den gleichen Schwierigkeiten befindet wie wir, ihr auch eine derartige ablehnende Antwort der I.T.F. gegeben wird.

O. Erikson (Transportarbeiter, Schweden): Der Geschäfts- und Kassenbericht ist erst sehr spät in die Hände der Organisationen gelangt; dies gilt besonders für die skandinavischen Verbände. Der Bericht ist in keine einzige skandinavische Sprache übersetzt worden und wir haben diese Arbeit erst vornehmen müssen. Ich beschränke mich darauf, eine Erklärung abzugeben. Ich bin von den skandinavischen Transportarbeiter- und Seemannsorganisationen beauftragt worden, ihr Bedauern darüber auszusprechen, dass die I.T.F. im finnischen Hafnarbeiterkonflikt eine geradezu passive Haltung eingenommen hat. Wir können daher die Haltung der I.T.F. nicht gutheissen, besonders deshalb nicht, weil der betreffenden Organisation Versprechen gemacht wurden und ferner auch der Stockholmer Kongress beschlossen hat, den finnischen Hafnarbeitern unter die Arme zu greifen. Ich bitte, dies im Protokoll zu vermerken.

E. Lázár (Transportarbeiter, Ungarn): Werter Kongress! Ich komme aus einem Lande, dessen Arbeiter von einem tragischen Schicksal heimgesucht worden sind. Ich komme als Vertreter der oft am meisten unterdrückten und am schwersten leidenden Schicht der Arbeiterklasse, d. i. die Transport- und Verkehrsarbeiterschaft Ungarns, die heute zum ersten Mal auf einem I.T.F.-Kongresse vertreten ist. Dieser Umstand legt mir die Pflicht auf, hier zu Ihnen zu sprechen. Wir danken Ihnen, werte Kollegen, dass Sie uns in brüder-

licher und sozialistischer Solidarität beigestanden sind, als wir gemeinsam, die gesamte Arbeiterklasse Ungarns, den schwersten Prüfungen und Verfolgungen ausgesetzt waren. Sie haben uns damals aufgerichtet und ermutigt. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation erhob als erste ihre Stimme im Interesse der ungarischen Arbeiterschaft. Die I.T.F. hat bewiesen, dass internationale Solidarität der Arbeiterschaft keine leere Devise, sondern lebendige, im Klassenkampf bestätigte Wirklichkeit ist. Grosse Erfolge können wir Ihnen nicht aufzeigen, weil wir noch immer unter der Geissel der Gegenrevolution, unter der Reaktion bluten. Politische Unterdrückung und wirtschaftliche Ausbeutung ist noch immer das Los der ungarischen Arbeiterklasse. Wie Sie sehen, fehlt hier eine Vertretung der ungarischen Eisenbahner und der Strassenbahner, die unter staatlicher Vormundschaft stehen. Früher setzte sich unsere Organisation überwiegend aus Arbeitern im Fuhrgewerbe zusammen; durch die starke Zunahme des Kraftverkehrs haben sie aber zum grossen Teil ihr Brot verloren und sind der Arbeitslosigkeit verfallen. Zu unseren Mitgliedern zählen wir heute Autobusangestellte, Speditionsarbeiter, Fuhrleute, Transport- und Hafearbeiter; alle Gruppen leiden aber schwer unter der Erwerbslosigkeit. Sie müssen nicht nur jeglichen sozialen Schutz entbehren, sondern ihre Not wird besonders gross dadurch, dass gerade die Erwerbslosen aus anderen Berufen in die Verkehrsberufe hereinströmen. Begreiflich ist, dass diese Arbeiter unsere im Laufe der Jahre erzielten Erfolge gefährden. Wir müssen mit harter Faust die Regelungen über die Arbeitszeit, über die Löhne und alle andern Errungenschaften unserer Organisation verteidigen. Die Hilfsarbeiter und Gelegenheitsarbeiter des Transportwesens bilden heute in Ungarn das Lager der Arbeiter, welche unter den grössten Verfolgungen in Not und Entbehrung leben und sie werden der internationalen Transportarbeiterbewegung Treue halten. Es wird niemals gelingen, dieses Lager schwarz oder gelb zu färben und ich kann hier an dieser Stelle erklären, dass diese Proletarier heute in Ungarn die einzigen Repräsentanten der I.T.F.-Ideale sind. Wir können Ihnen nur melden — und das ist gewiss viel gesagt —: wir sind uns unserer Pflichten wohl bewusst, wir wissen was Klassenkampf und internationale Solidarität heisst und wir sind im Kampfe gegen die Reaktion die vorgeschobenen Posten Ihrer Internationale. Wir sind hierhergekommen, um Mut und Ermutigung zu schöpfen und wir sind überzeugt davon, dass dieser Kongress unsere Sache vorwärts bringen wird, dass die ungarischen Transport- und Verkehrsarbeiter mit Hilfe der I.T.F. schliesslich doch ihre Freiheit wieder erlangen werden.

Helfen Sie uns in unseren Bestrebungen, endlich unser grosses

Ziel erreichen zu können: eine grosse einheitliche Organisation sämtlicher Transport- und Verkehrsarbeiter Ungarns. Bis zur Erreichung dieses Zieles geloben wir, unsere kleine Organisation weiter auszubauen, damit diese das Fundament und der Pfeiler sei zu jenem Gebäude, dessen Vollendung nicht mehr lange auf sich warten lässt.

Die Arbeiterschaft Ungarns hat unlängst, am 1. September, bewiesen, dass sie leben will. Sie haben uns dazu verholfen, dass wir nach 11 Jahren des Leidens, der Reaktion und der Gegenrevolution noch immer standhalten können und wir wollen von diesem Kongresse nichts anderes nach Hause nehmen als die Botschaft an die unterdrückten und verfolgten Transportarbeiter Ungarns: „Die I.T.F. verlässt Euch nicht! Kopf hoch!“ (*Beifall*)

Edo Fimmen (Generalsekretär): Genossen! Bevor ich zur Beantwortung der verschiedenen Redner komme, möchte ich auf die Bitte des Genossen Bratschi etwas berichtigen. Auf Seite 21 des Geschäftsberichtes heisst es unter Abschnitt B. Exekutivkomitee, dass der Kollege Tomschik aus dem Generalrat ausschied und auch im Exekutivkomitee ersetzt werden musste. „Bekanntlich wechseln die Kollegen Forstner und Tomschik einander als Mitglieder des Generalrates, bzw. als Mitglieder des Exekutivkomitees ab.“ Bratschi ist der Meinung, dass das Wort „bekanntlich“ nicht stimmt. Er möchte feststellen, dass die Schweiz als Mitglied der Ländergruppe Österreich, Schweiz und Ungarn, die bisher im Generalrat und Exekutivkomitee vertreten war, auch Anrecht auf einen Sitz hat und möchte daher „bekanntlich“ abgeändert wissen in „gewöhnlich“. Wir werden dies zu Protokoll nehmen.

* * *

Ich komme nun zur Beantwortung der verschiedenen Redner. An erster Stelle danke ich dem Genossen Mahlman für die erfreuliche Mitteilung, dass seine Organisation in der Lage und deshalb auch bereit ist, den Extrabeitrag für 1930 und 1931 zu bezahlen. Die belgische Transportarbeiter-Organisation hat nie hintangehalten, wenn es galt, der I.T.F. auch finanziell zu helfen und ich wusste, dass sie auch in dieser Hinsicht ihr möglichstes tun würde.

Genosse Scheffel hat uns den Dank der Eisenbahner Deutschlands überbracht für das Wenige, was die I.T.F. und ihre Mitgliedsverbände, vor allem die französische Organisation, während der Verhandlungen über den Youngplan haben leisten können. Wir haben es als unsere Pflicht und Schuldigkeit betrachtet, zu tun, was wir tun konnten und wir freuen uns darüber, dass unsere Internationale, wie vom Genossen Scheffel richtig betont, nicht nur in der Lage gewesen ist, für die deutschen Eisenbahner, sondern indirekt

für die Eisenbahner und Arbeiter der ganzen Welt nützliche Arbeit zu leisten. Wir werden uns glücklich schätzen, wenn wir in Zukunft durch weitere Zusammenarbeit, durch Stärkung des Geistes der Solidarität innerhalb unserer Internationale auch auf politischem Gebiete einen grösseren Einfluss ausüben können.

Genosse Erikson hat sich über das späte Erscheinen des Berichtes beklagt und besonders bedauert, dass ihn die skandinavischen Länder sowieso in einer ihnen fremden Sprache erhalten, wodurch sie mehr Zeit brauchen, um ihn zu studieren, als andere Verbände.

Zu der Tatsache, dass der Bericht zu spät erschienen ist, können wir immer wieder dasselbe sagen, was Ihr selber auf Euerm Kongresse sagt, wenn Euch dieserhalb eine Rüge erteilt wird: Man hofft stets, zeitig fertig zu sein und dann kommt allerhand dazwischen, weshalb man nicht fertig wird. Zur Entlastung des Sekretariats möchte ich hervorheben, dass die Herausgabe eines solchen Berichtes in drei verschiedenen Sprachen etwas ganz anderes ist als wenn man ihn bloss in der eigenen Sprache veröffentlicht. Für unsere statistischen Mitteilungen haben wir von allen Organisationen Angaben nötig. Schon am 2. Januar jedes Jahres schicken wir Fragebogen aus mit der Bitte, sie uns sobald wie möglich, jedenfalls noch vor dem 1. März zu beantworten. Nur einzelne Verbände kommen dem nach, viele aber teilen uns mit, dass sie selber erst bis 15. April die Angaben ihrer eigenen Ortsgruppen erhalten und unsere Fragen nicht vor dem 1. Mai beantworten können. Das ist die Ursache, weshalb wir erst im letzten Monat die letzte Hand an unseren Bericht legen können. Wie immer verspreche ich jedoch, dass wir unser Bestes tun werden, um ihn zeitig herauszubringen. (Zwischenruf *Rudolph-Deutschland*: Wie immer! — *Fimmen*: Genau wie Ihr. Wir stehen in der selben Lage wie jeder andere Vorstand in einem Lande. Ihr seid auch nicht besser in dieser Hinsicht!) Dieses Versprechen geben wir hier und wenn Ihr dafür sorgt, dass wir die beantragte Beitragserhöhung bekommen, dann habt Ihr auf dem nächsten Kongress mehr Grund zur Kritik, wenn der Bericht nicht zeitig erschienen ist. Ihr habt es in Euer Hand, dass er das nächste Mal früher herausgegeben wird. Dem Genossen Erikson möchte ich noch erwidern, dass wir versuchen werden — die schwedische Ausgabe unserer Zeitung wird ja durch Extrabeiträge der skandinavischen Verbände bezahlt — den nächsten Geschäfts- und Kassenbericht, sowie den Kongressbericht sowohl in schwedischer, als auch in spanischer Sprache herauszugeben. Die skandinavische Sektion ist eine der besten, die wir in unserer Internationale haben und wir sehen selbst ein, wie notwendig es ist, dass auch die skandinavischen Kameraden über alles, was in der I.T.F. vorgeht, genau unterrichtet werden.

Ich komme nun auf die Ausführungen der Genossen Jarrigion, Paulis und Guinchard zu sprechen. Letzterer hat sich darüber beklagt, dass ihm die I.T.F. auf eine diesbezügliche Bitte mitgeteilt habe, sie könne bei derartigen kleinen Streiks keine Unterstützung gewähren. Ich glaube, dass Guinchard zu Unrecht Kritik am Sekretariat geübt hat. Zunächst weise ich darauf hin, dass die I.T.F. als solche nicht über Mittel zur Unterstützung bei Streiks verfügt. Sowie an die I.T.F. um Solidarität appelliert wird, müssen wir uns wegen der erforderlichen Mittel an die angeschlossenen Organisationen wenden. Man braucht nur Seite 56 und 57 der Schrift der skandinavischen Verbände aufzuschlagen, die sie dem Kongress zur Begründung ihres Antrages auf Beitragserhöhung unterbreitet haben. Auf der angeführten Liste seht Ihr, dass es immer die selben Organisationen sind, die in die Tasche greifen müssen, um den schwächeren Organisationen zu helfen. Aber abgesehen davon, möchte ich auf Artikel 40 unserer Statuten verweisen. Darin heisst es: „Die Internationale Transportarbeiter-Föderation darf nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es sich um einen Kampf von grosser Wichtigkeit oder Ausdehnung handelt, oder wenn eine Organisation sich vor Ausbruch des Streiks mit dem Exekutivkomitee der I.T.F. verständigt hat. Die Organisationen sind verpflichtet, wenn möglich vor Ausbruch eines Streikes mit dem Exekutivkomitee oder mit dem Ausschuss Rücksprache zu halten.“ Das ist ziemlich deutlich und als Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bin ich ein verfassungstreuer Bolschewik.

Wir haben zu tun, was in der Verfassung steht, nämlich dass die Organisationen nur bei wichtigen, grossen Streiks die I.T.F. in Anspruch nehmen dürfen. Und nochmals: wir können für 5 oder 700, oder 1 000 Mann, die im Streike sind, selbst bei einem Verlust von 100 000 Arbeitstagen, nur in sehr seltenen Fällen an die internationale Solidarität appellieren. Jedenfalls ist dann auch nötig, dass vorher — nicht erst nach Ausbruch des Streiks — die Exekutive oder das Sekretariat benachrichtigt wird. Ich kann leider auf Grund dessen, was in unseren Satzungen steht, die Kritik des Genossen Guinchard nicht als berechtigt anerkennen.

Jarrigion bemängelte an unserem Bericht, dass wir darin bedauert haben, dass die Organisationen bisher nicht in der Lage waren, uns die statistischen Unterlagen zu geben, die wir verlangen. Wir sollen künftighin nicht mehr auf gleichartigen statistischen Angaben bestehen. Ich bin der Auffassung, dass wir tatsächlich den Zuständen in den verschiedenen Ländern Rechnung tragen müssen. Es wäre aber m. E. verfehlt, zu unterlassen oder zu vernachlässigen, was nötig und gut ist, nur weil einige Organisationen nicht in der Lage sind,

zu tun, was wir von ihnen verlangen. Wir haben kein einziges Mittel, um eine Organisation zu zwingen. Bei unserer Arbeit versuchen wir aber — verzeiht mir diesen Ausdruck —, in gewissen Dingen erzicherisch zu wirken und ich hoffe, dass nach und nach alle Organisationen, auch die französischen, in der Lage sein werden, die Angaben zu machen, die wir für unsere Statistik benötigen. Es ist richtig, dass wir mit Statistiken keine Kämpfe führen können und die Schlagkraft der Organisationen mindestens so viel wert ist wie eine ordentliche Statistik. Andererseits wird aber ein Kampf, vielfach auch die Verhinderung eines Kampfes dadurch gefördert, dass wir gute Unterlagen haben, und dies ist nur möglich, wenn wir von den Organisationen die nötigen statistischen Angaben erhalten.

Auf die Bemerkung des Genossen Jarrigion über die Verbreitung der Sondernummer der „I.T.F.“ unter den Mitgliedern erwidere ich, dass seine Organisation nicht gehört zu den Organisationen, über die wir unser Bedauern aussprachen. Sie war damit selbstredend nicht gemeint, denn sie hat in ihrem Blatte etwa die Hälfte unserer Nummer aufgenommen und die betreffende Ausgabe unter ihre Mitglieder verbreitet.

Genosse Jarrigion hat ferner, mit dem Genossen Paulis, zum Ausdruck gebracht, dass wir die Kritik am Stockholmer I.G.B.-Kongress in der Juli-August-Nummer unserer Zeitung in eine mildere Form hätten kleiden müssen. Diese Frage wurde auch auf der diesem Kongress vorausgegangenen Generalratsitzung besprochen, wo ein Mitglied die selbe Auffassung wie Jarrigion und Paulis vertrat. Der Generalrat hat einstimmig beschlossen, dass die I.T.F. durchaus das Recht hat, eine solche Kritik zu üben, wenn sie im Interesse der allgemeinen Arbeiterbewegung nötig ist und er hielt auch die Kritik des Sekretariats über den Stockholmer I.G.B.-Kongress für berechtigt. Einige Mitglieder des Generalrats, die im allgemeinen weniger temperamentvoll sind und eine gemässigtere politische Einstellung haben als der Artikelschreiber, haben sogar erklärt, wenn sie den Artikel zu schreiben gehabt hätten, wäre er in einer viel schärferen Form ausgefallen.

Genosse Paulis ist ferner der Meinung, der Generalrat hätte von den Organisationen keinen Extrabeitrag für die Propaganda im Fernen Osten verlangen dürfen, wie nach dem Stockholmer Kongresse beschlossen. Dieses Recht stünde ausschliesslich dem Kongresse zu. Das Exekutivkomitee, welches sich anlässlich eines s. Zt. von der belgischen Eisenbahnerorganisation erhaltenen Briefes mit dieser Frage bereits befasst hat, vertrat die Ansicht, dass auf Grund von Artikel 32 der Satzungen, welcher lautet: „Das Exekutivkomitee kommt wenigstens viermal im Jahre zusammen an Orten, welche es

selber bestimmt. Es besitzt volle Befugnisse des Handelns während der Perioden zwischen den Konferenzen des Generalrates und des internationalen Kongresses“, der Generalrat im vollen Rechte war, wenn er beschloss, die angeschlossenen Verbände zu fragen, ob sie bereit seien, für die Propaganda im Fernen und im Nahen Osten, einen freiwilligen Sonderbeitrag zu leisten. Das selbe gilt auch hinsichtlich der Kritik der Genossen Jarrigion und Paulis wegen des vom Exekutivkomitee beim Stockholmer I.G.B.-Kongress gestellten Antrages auf Umbau der Gewerkschaftsinternationale auf der Grundlage der internationalen Berufssekretariate. Das Exekutivkomitee war der Meinung, und dies wurde vom Generalrat bestätigt, dass die Exekutive zwischen zwei Kongressen das Recht hat, zu tun, was sie im Interesse der Internationale für nötig hält. Schliesslich ist der Antrag nichts anderes als eine Bitte, zu erwägen ob es zweckmässig sei, den I.G.B. umzubilden. Es wäre etwas anderes gewesen, wenn wir, wie die englische und die österreichische Gewerkschaftszentrale verlangt hätten, dass dies von heute auf morgen geschehen solle. Wir unsererseits haben uns darauf beschränkt, recht höflich anzufragen, ob der I.G.B. bereit ist, die Frage zu studieren. Dass wir dabei nicht nur im Sinne der meisten angeschlossenen Organisationen, sondern auch der meisten internationalen Berufssekretariate überhaupt gehandelt haben, erhellt daraus, dass die Mehrzahl der internationalen Berufssekretariate, die auf dem Stockholmer Kongress vertreten waren, unserm Antrag zugestimmt haben, sodass er nicht als ein Antrag der I.T.F., sondern als ein solcher der meisten internationalen Berufssekretariate dem Kongress zur Beschlussfassung unterbreitet wurde. Die Bitte, solche Fragen in Zukunft erst den Organisationen zu unterbreiten, können wir erwägen und ich glaube, im Namen des Generalrats die Zusage machen zu können, dass wir im allgemeinen versuchen werden, die angeschlossenen Organisationen mehr als bisher bei derartigen Fragen heranzuziehen. Wir selber haben schliesslich auch ein grosses Interesse daran, dass die Mitgliedsverbände soweit möglich mit der Internationale mitleben, mitdenken und mitbestimmen. Was wir aber getan haben, ist ganz in Übereinstimmung mit den Rechten und Pflichten des Generalrats und Exekutivkomitees.

Hiermit glaube ich, beantwortet zu haben, was von den verschiedenen Delegierten bemängelt worden ist. Die Kritik wurde in der allerschönsten Form vorgebracht, ihrem Inhalte nach war sie nichts anderes als ein Rosenstrauss. Wir danken jedenfalls als Generalrat, Exekutivkomitee und ganz besonders auch als Sekretariat dem Kongresse, bzw. den Delegierten, die hier gesprochen haben, für ihre Anerkennung unserer Arbeit. Mit Hilfe der erhöhten Beiträge,

die zweifelsohne morgen bewilligt werden, werden wir versuchen, in Zukunft mehr und bessere Arbeit zu leisten als bisher. (Beifall)

Danach wird der Geschäfts- und Kassenbericht (Punkte 6 und 7 der Tagesordnung) einstimmig angenommen.

PUNKT 9 DER TAGESORDNUNG: VORTRAG VON G. D. H. COLE (LEKTOR DER NATIONALÖKONOMIE, GROSSBRITANNIEN), ÜBER DIE AUSSICHTEN DER WELTWIRTSCHAFT UNTER DEM GESICHTSPUNKTE DER ARBEITERKLASSE

(Das Referat selbst findet sich am Schlusse dieses Berichtes.)

C. T. Cramp (Vorsitzender): Nach der am Montag angenommenen Geschäftsordnung wird jetzt Mr. G. D. H. Cole einige Betrachtungen zu seinem dem Kongress in fünf Sprachen vorliegenden Referat anstellen, die als Ausgangspunkt zur Diskussion genommen werden können. Es erübrigt sich, das Referat vorzulesen, da es jeder Delegierte bereits in Händen hat.

Mr. Cole ist seit langen Jahren mit der gewerkschaftlichen und politischen Bewegung eng verwachsen. Er hat viele Vorträge vor der organisierten Arbeiterschaft gehalten und ist Verfasser vieler Bücher über ökonomische Fragen. Er ist Lektor der Nationalökonomie an der Universität Oxford, Vorsitzender des Arbeiterbildungsvereins und Mitglied des von der englischen Regierung eingesetzten Wirtschaftsrates, der Gutachten über ökonomische Fragen abzugeben hat. Mr. Cole ist daher für den Gegenstand, über den er heute früh zu sprechen beabsichtigt, durchaus zuständig.

G. D. H. Cole (Lektor der Nationalökonomie, Grossbritannien): Werte Freunde! Als mich Ihr Präsident bat, dieses Referat über „Die Aussichten der Weltwirtschaft unter dem Gesichtspunkte der Arbeiterklasse“ zu halten, habe ich mir die Frage gestellt, welchen der beiden möglichen Wege ich zur Behandlung dieses Gegenstandes einschlagen sollte. Ich hätte einerseits die unmittelbaren, von den Ereignissen in den letzten Monaten und von der über die meisten Länder der Welt gehenden Depression bestimmten objektiven Aussichten behandeln können. Hätte ich das getan, so würde ich diejenigen Erscheinungen diskutiert haben, die man gewöhnlich Konjunkturschwankungen nennt, die Auf- und Abwärtsbewegungen im Wirtschaftsleben, mit denen uns die Nationalökonomien im letzten halben Jahrhundert vertraut gemacht haben. Dies hätte mich zu einer Besprechung des Währungsproblems, der Goldfrage, des Bank- und Geldwesens der Welt geführt. All das sind sehr wichtige Angelegenheiten, ich dachte aber, es sei vom besonderen Stand-

punkt dieses Kongresses aus gesehen vielleicht wichtiger, die besonderen, die Wirtschaftslage bestimmenden Faktoren neben den Konjunkturschwankungen und dem beständigen Auf und Ab in der Wirtschaft zu besprechen.

Hierzulande sind wir uns besonders der Bedeutung dieser Faktoren bewusst, denn wie kein anderes Land hatten wir in den letzten 10 oder noch mehr Jahren unter einer dauernden Erwerbslosigkeit, nicht nur unter der normalen, stets wiederkehrenden Erwerbslosigkeit, die wir in der Vorkriegszeit kannten, zu leiden, sondern unter dem beständigen Problem der Erwerbslosigkeit, das sowohl in guten als in schlechten Zeiten der Wirtschaft für die ganze Welt bestehen bleibt. Ich hielt es für wichtiger, die Ursachen aufzuspüren, welche dieser dauernden Erwerbslosigkeit zugrunde liegen, von der viele Länder, am schlimmsten aber dieses Land, betroffen werden. Dies bedeutete, dass ich mich in meinem Vortrag auf die verschiedenen Tendenzen der modernen kapitalistischen Organisation zu konzentrieren hatte. Ich musste gewisse, im heutigen Kapitalismus herrschende Kräfte besprechen, die anscheinend zur Erwerbslosigkeit als Dauererscheinung führen oder führen können. Und unter den vorliegenden Umständen begann ich meinen Vortrag natürlich mit einem Versuche, das zu behandeln, was man Rationalisierung nennt.

Der erste Teil meines Vortrages handelt fast ausschliesslich von der Rationalisierung und ich begann nicht mit einer Umschreibung der Rationalisierung, sondern griff diejenigen Faktoren heraus, welche mir für unsere unmittelbaren Zwecke am wichtigsten schienen. Ich versuchte zunächst, die drei in der sog. Rationalisierung deutlich vorhandenen Kräfte zu analysieren. Die erste und wichtigste können wir Produktionsökonomie nennen; sie bezweckt eine Verminderung der Arbeitsmenge, d. h. der Summe von Energie, die mit der Hervorbringung einer gegebenen Gütermenge verbunden ist. Dann gibt es als zweiten Faktor in der Rationalisierung eine wachsende Tendenz, jede Industrie als ein einziges Ganzes zu betrachten, welches die Menge und die Art der Produktion jeder Einheit und die zu berechnenden Preise regelt, eine Tendenz, die wir seit langem in den Zusammenschlussbestrebungen der Kapitalisten erblicken. Der dritte Faktor der Rationalisierung ist die Tendenz zu einer solchen Organisation der Industrie, dass die Gesamtproduktion systematisch auf nicht mehr als die Menge eingeschränkt wird, welche der Markt zu den günstigsten Preisen aufzunehmen in der Lage ist.

Dann fuhr ich fort, dass wir bei einer Behandlung dieses Problems natürlich nationale und internationale Faktoren von einander zu unterscheiden haben. Dies stellt uns vor ein Paradox. In den

letzten Jahren war nämlich eine ungeheure und beständige Steigerung der Produktionsfähigkeit der Welt festzustellen. In keiner Periode der Geschichte, nicht einmal in den Tagen der industriellen Umwälzung hat die Produktionsfähigkeit so schnell zugenommen wie in den letzten Jahren. Dies sollte eine schnelle Verbesserung der Lebensverhältnisse bedeuten. Die Welt erzeugt heute mehr als vor 10 Jahren — sie erzeugt sogar mehr pro Kopf —, wenn wir aber die tatsächliche Produktionssteigerung mit dem Anwachsen der Produktionskräfte vergleichen, finden wir, dass heute ein ungeheures Mass Produktivkraft einfach unbenutzt bleibt. Ein sichtbares Zeichen dafür ist das Vorhandensein grosser Massen Arbeitsloser.

Mit meinem Vortrag habe ich hauptsächlich den Zweck verfolgt, die Gründe darzulegen, weshalb die Welt unfähig ist, von der Steigerung der Produktionskräfte Gebrauch zu machen und mit besonderem Nachdruck zu betonen, dass diese Unfähigkeit sich naturnotwendig aus dem Aufbau der kapitalistischen Wirtschaftsordnung ergab. Es ist klar, dass die Rationalisierung sich so auswirkt, dass das zur Herstellung einer gegebenen Gütermenge erforderliche Arbeitsquantum eingeschränkt wird, denn man braucht nicht nur zur Herstellung selber weniger Arbeitskräfte, sondern es werden auch viele unnötige Vorgänge bei der Handhabung und Produktion der Güter ausgeschaltet. Es gibt also eine doppelte Reaktion: erstens durch die Verminderung der zur Erzeugung einer gegebenen Gütermenge notwendigen Arbeitsmenge und zweitens durch eine Beschränkung des Personalzuwachses in Handelsbetrieben, im Transportgewerbe und in der Güterverteilung.

Hand in Hand mit diesen Änderungen in der im Produktionsprozess erforderlichen Arbeitsmenge ging eine Änderung in der Art der erforderlichen Arbeit. Diese Änderung ist höchst bedeutungsvoll. Sie nimmt zwei Formen an: auf der einen Seite schaltet sie eine grosse Masse geschulter Arbeiter aus, weil neue maschinelle Anlagen von weniger geschulten Arbeitern bedient werden, auf der andern Seite werden viele ungelernete Arbeiter überflüssig, sodass unter modernen Verhältnissen für die Fach- und ungelerneten Arbeiter eine viel geringere Arbeitsmöglichkeit und nach halb geschulten Kräften eine verhältnismässig viel stärkere Nachfrage vorhanden ist. Wenn sich unter diesen Umständen der Umwandlungsprozess schnell vollzieht, gibt es in der Welt eine grosse Anzahl feiernder Arbeiter, die nicht in den Wirtschaftsprozess eingereicht werden können, besonders ältere Arbeiter, die nicht imstande sind, sich den veränderten Verhältnissen so leicht

anzupassen. Auf der ganzen Welt wird dieses Problem noch verschlimmert durch die Tatsache, dass die Rationalisierung diese älteren Arbeiter ausschaltet. Das alte Problem der Arbeitsverteilung ist dadurch viel schwieriger geworden. Die Rationalisierung sollte wegen der damit verbundenen Arbeitersparnis ein reiner Gewinn für die Welt sein. In Wirklichkeit ist dies nicht der Fall. Warum ist dies nicht der Fall? In meinem Referat führe ich dies auf die Art und Weise zurück, wie wir in der heutigen Wirtschaftsordnung beschliessen, ob produziert oder nicht produziert werden soll. Unter dem kapitalistischen System gibt Veranlassung zur Produktion nicht die durch den Produktionsprozess geschaffene Gesamtwohlfahrt, sondern der Teil derselben, welcher den Kapitalisten in Form des Profites zugute kommt. Ich habe versucht, diesen Punkt in meinem Vortrag zu erläutern und zu zeigen, dass unter den heutigen Verhältnissen, wenn ein Produktionsverfahren £ 1.000 an Lohn und £ 100 an Profit und ein anderes £ 200 an Profit, aber nur £ 800 an Lohn abwirft, dem letzteren der Vorzug gegeben wird, wengleich offenbar das grössere Mass Gesamtwohlfahrt durch ersteres erzeugt wird.

Dann fuhr ich fort und habe die gleiche Frage von einem ganz anderen Standpunkte aus beleuchtet. Die Produktionskosten fallen jetzt dem Arbeitgeber zu und er rechnet als Produktionskosten auch die von ihm bezahlten Löhne, aber nicht seinen Profit. Deshalb erscheinen die Löhne im modernen Produktionsprozess als Kosten, als ein Übel, als etwas, das wenn möglich vermieden werden muss. Die Löhne bilden aber die Hauptquelle der Kaufkraft, welche für die Absorbierung der Industrieprodukte sorgt. Dieses System der Kostenerrechnung führt zu äusserst wichtigen Folgen. Der Arbeitgeber betrachtet die Löhne als Produktionskosten, er lässt aber die Kosten der Nichtproduktion unberücksichtigt, er lässt auch ganz ausser Betracht, dass Nichtproduktion ein wichtiger ökonomischer Faktor in unserer heutigen Gesellschaft ist. Wenn der Kapitalist beschliesst, nicht zu produzieren, dann wirft er die Last der Unterhaltung der Erwerbslosen auf die Schultern der Gesellschaft. Die Kosten der Nichtproduktion ruhen schwerer auf der Gemeinschaft als Ganzes, als auf dem Arbeitgeber. Unter den heutigen Verhältnissen, und wenn der Arbeitgeber beschliesst, die Produktion einzustellen, wird der Standpunkt der Gemeinschaft ausser acht gelassen.

Dass ist der Hauptfehler an unserem heutigen Wirtschaftssystem und solange derselbe nicht gutgemacht ist, können wir der Erwerbslosigkeit nicht entrinnen. Selbst wenn sich die Lage im allgemeinen verbessert, werden wir dieses Übel nicht los werden,

solange wir kein System finden, welches auch die Kosten der Nichtproduktion berücksichtigt. Etwas derartiges scheint einigen aufgeklärteren Arbeitgebern vorzuschweben, z. B. Lord Melchett und Sir Alfred Mond, ein sehr bedeutender englischer Unternehmer; diese machten den Vorschlag, die Erwerbslosenunterstützung den Arbeitgebern in Form einer Beihilfe zu überweisen, um so den Grad der Beschäftigungsmöglichkeit zu erhöhen.

Ich habe versucht, darzulegen, weshalb diese Lösung in unserer kapitalistischen Gesellschaft nicht recht durchführbar wäre, ich habe aber gleichzeitig bemerkt, dass Lord Melchetts Vorschlag einen leisen Schimmer der richtigen Idee enthält. Er hat eingesehen, dass es sich hier um ein soziales Problem handelt, dass die Gesellschaft es vom Standpunkte aller aus betrachten muss und dass die Ausserachtlassung der Kosten der Nichtproduktion irreführende Kalkulationen zur Folge hat. Ausser diesem habe ich in meinem Referat noch viel mehr behandelt: ich beabsichtige aber nicht, näher darauf einzugehen, da ich nur einen kurzen Überblick geben will. Ich habe es für richtiger gehalten, zu versuchen, den Kernpunkt zu erklären. Ich habe klarzumachen versucht, dass unsere jetzigen Schwierigkeiten im kapitalistischen System begründet sind und solange dieses System besteht, können wir der Erwerbslosigkeit auf die Dauer nicht entgehen.

Um zum Schlusse zu kommen: ich schlage als Lösung nicht die unmittelbare Einführung des Sozialismus vor, denn dies wäre keine praktische Lösung. Ich glaube aber, dass wir keine befriedigende Lösung finden werden, solange wir in unserem Wirtschaftssystem nicht ein gut Stück Sozialismus einführen. Ich gehe noch weiter als das: Ich glaube, dass wir uns vor die Tatsache gestellt sehen werden, dass jede Dosis Sozialismus, die wir in unser Wirtschaftssystem hineintun, uns zwingen wird, noch weiter zu gehen, und dass dies notwendigerweise eine Umgestaltung der Wirtschaftsordnung in der Richtung bewirken wird, die ich versucht habe, in diesem Referat vorzuzeichnen und die, wenn das Problem der Erwerbslosigkeit gelöst werden soll, eingeschlagen werden muss. (*Beifall*)

DISKUSSION ÜBER DAS REFERAT VON MR. G. D. H. COLE

J. Jahn (Eisenbahner, Deutschland): Genosse Cole hat uns eine ausgezeichnete Arbeit vorgelegt, für die ich ihm persönlich und auch im Namen der Delegation der deutschen Eisenbahner unsern verbindlichsten Dank aussprechen möchte. Er hat mit Recht das Problem der Rationalisierung in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen gestellt und er hat im Verlauf seiner Darlegungen

manche Frage aufgeworfen, über die zu streiten wäre, über die sich aber heute die Wirtschaftler selbst nicht einig sind und sich nicht einigen können, weil der eine Teil derselben den Fragenkomplex vom Standpunkte des privatwirtschaftlichen Erfolges und der andere Teil den Fragenkomplex unter dem Gesichtswinkel des gemeinwirtschaftlichen Zieles aus betrachtet. Auch Genosse Cole ist gemeinwirtschaftlich eingestellt und daher musste er zu einer besonderen Beantwortung einzelner Fragen kommen.

In das Rationalisierungsproblem als solches möchte ich noch eine 4. These eingeschaltet wissen und zwar die des menschlichen Betriebsmittels. Es genügt nicht, eine Untersuchung der mechanischen Betriebsmittel durchzuführen; es muss eingeschlossen werden eine Betrachtung über das menschliche Betriebsmittel, Berufsberatung, Eignungsprüfung, Arbeitszeit und Arbeitslohn. Es muss letzten Endes die Synthese gefunden werden von rationeller Betriebswirtschaft und sozialer Menschenökonomie. In dieser Fragestellung und ihrer Beantwortung liegt nach meinem Dafürhalten die Lösung der Problematik, die das Referat des Genossen Cole von Anfang bis Ende durchzieht. Dazu gehört allerdings, was wir alle gemeinsam erfahren haben: ein Stück gesellschaftlicher Macht. Gestatten Sie mir auch dazu einige Bemerkungen. Notwendigerweise fliessen die wirtschaftlichen Verhältnisse über in solche gesellschaftlicher Art und wirken sich aus in den politischen Verhältnissen der einzelnen Länder und der ganzen Welt. Der Krieg 1914—18 war der grösste Revolutionär der Weltgeschichte. Er liess Länder zu Industriestaaten werden. Er verschloss Ländern Absatzmärkte und vor allen Dingen: er zerstörte $4\frac{1}{2}$ Jahre hindurch Werte und Leben und nach diesen $4\frac{1}{2}$ Jahren entstand ein ungeheurer Warenhunger, der Befriedigung suchte und Befriedigung finden musste durch eine Intensivierung und Rationalisierung der produktiven Kräfte. Und so verlief gleichmässig mit der Diskrepanz, die Genosse Cole bereits geschildert hat, in den Bevölkerungsschichten der einzelnen Völker und damit der Welt eine ungeheure materielle Not, die wiederum Ausdruck fand in den politischen Strömungen der Zeit. Notwendigerweise musste der Kommunismus an Boden gewinnen, weil sich der Kommunismus mästet an der Not der Völker und notwendigerweise musste der Krieg, nachdem mit den materiellen Waffen der Zerstörung durch den Abschluss des Waffenstillstandsvertrages beendet war und obwohl wir uns immer noch in der grässlichen Wahndee wiegen, wir lebten im Friedenszustand, seine Fortsetzung finden in dem Kriege der geistigen Zersetzung und Verhetzung, der mit dem Abschlusse der Friedensverträge seinen Anfang nahm. Wir leben

heute in einem latenten Kriegszustand, der deshalb so gefährlich ist, weil er die geistigen Voraussetzungen schafft für einen akuten Kriegszustand mit noch verheerenderen Mitteln der Zerstörung an Wert, an Gut, an Leben. Darin liegt die grosse Gefahr und die Wurzel des Faschismus. Der Faschismus frisst sich fett an der geistigen Not unserer Zeit. In dem Masse, wie es uns gelingt, die geistige Krankheit zu heilen, im selben Ausmass ist Adolf Hitler, der Kleine, in Deutschland nicht mehr da.

Es liegt also an uns, an der Internationale der Transportarbeiter, die rechten Schlussfolgerungen aus dem wirtschaftlichen Extrakt des Referates des Kollegen Cole zu ziehen, es auch gleichzeitig dahin ausklingen zu lassen, dass ein gut Stück gesellschaftlicher Macht nötig ist, um letzten Endes auch die geistigen Strömungen, die zu neuen Kriegen, zu neuer Zerstörung drängen, drosseln zu können, weil wir damit der Menschheit den besten Dienst erweisen.

Wir wollen durch unser solidarisches Zusammenstehn ein Haus errichten, in dem alle diejenigen Raum haben, die guten Willens sind, in dem Licht und Schatten gleichmässig verteilt, in dem Sonnenschein und Leben für alle in gleichem Masse vorhanden sind, über dessen Eingang steht: Kronen und Kanonen sind an der Garderobe abzugeben. (*Beifall*)

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

C. T. Cramp (Vorsitzender): Ehe der nächste Redner spricht, möchte ich mitteilen, dass der Ministerpräsident McDonald dem Kongress in einem soeben eingetroffenen Briefe seine herzlichen Grüsse übermitteln lässt. Er bedauert sehr, sie nicht persönlich zum Ausdruck bringen zu können. Er habe gehofft, dass es ihm möglich sein werde, der Tagung einen kurzen Besuch abzustatten, doch heute morgen fände eine Ministerratssitzung statt und nächste Woche tage die Britische Reichskonferenz, sodass er vor einer Reihe Konferenzen und Verabredungen stünde.

Edo Fimmen (Generalsekretär): Nach dieser wichtigen Mitteilung des Vorsitzenden freut es mich, Ihnen eine weitere, angenehmere Nachricht überbringen zu können. Soeben erhielt ich folgendes Telegramm aus Bulawayo in Südafrika: „Eisenbahnerkongress beschlossen Aufnahme bei I.T.F. zu beantragen; brüderliche Grüsse und beste Wünsche für Ihren Kongress. Eisenbahner Rhodesiens.“ (*Beifall*)

C. T. Cramp (Vorsitzender): Dies ist der erste Verband der

weissen Rasse in Afrika, der sich unserer Internationale anschliesst.

FORTSETZUNG DER DISKUSSION ÜBER DAS REFERAT VON
MR. G. D. H. COLE

A. Vercruyce (Strassen- und Kleinbahner, Belgien): Wir alle beglückwünschen den Genossen Cole zu seinem Bericht über das verwickelte Problem der Rationalisierung und der Hand in Hand damit gehenden grossen Arbeitslosigkeit. Das Sekretariat hat diesen Punkt sicherlich auf die Tagesordnung gesetzt mit der Absicht, uns nicht nur einen wissenschaftlichen Bericht eines Nationalökonomens zu unterbreiten, sondern auch Möglichkeiten zur Behebung der Arbeitslosigkeit ins Auge zu fassen. Wir, die wir im 20. Jahrhundert leben, sehen mit Beunruhigung die stete Zunahme der Erwerbslosigkeit in allen Bevölkerungsschichten. Wir wissen, dass Millionen von Menschen einen langsamen Hungertod sterben müssen, während ein Überfluss an Lebensmitteln auf der Welt vorhanden ist; früher mussten Menschen wegen Mangel an Lebensmitteln sterben. Der vom Genossen Cole mündlich ergänzte Vortrag kann uns nicht als Aktionsmittel dienen, weshalb ich mir gestatte, einen Vorschlag zu machen. Zunächst möchte ich aber auf die Frage der Rationalisierung kurz eingehen. Bekanntlich hat die Rationalisierung eine Armee von Arbeitslosen im Gefolge, die langsam zugrunde gerichtet wird. Um das Problem lösen zu können, müssen wir noch einige andere Punkte berücksichtigen, die Cole ausser acht gelassen hat und die grosse Folgen haben. Wenn die Kolonien, wie sie bereits angefangen haben, ihre Industrien weiter entwickeln, nicht mehr allein für sich sorgen, dann stehen wir vor einer doppelten Überproduktion. Dann wird man sich fragen: wann endigt diese Plage, denn wir sind jetzt erst am Anfang der Rationalisierung. Es gibt noch viel mehr zu rationalisieren und deshalb wäre es angebracht, dass die Arbeiterbewegung eine wirksame Politik treibt und dies ist meines Erachtens eine Aufgabe des Internationalen Gewerkschaftsbundes. Wir brauchen eine Politik der hohen Löhne; doch dies ist nur ein Mittel, um den Auswirkungen der Rationalisierung zu begegnen. Es gibt auch noch eine Politik der hochqualifizierten Arbeiter. Wir müssen eine solche Politik durch direkte Aktionen fordern. Das zweite Mittel zur Milderung der Erwerbslosigkeit liegt in der ständigen Verkürzung der Arbeitszeit. Kameraden! Darin liegt die Rettung. Die Rationalisierung und die Arbeitslosigkeit, ferner die fortschreitende Entwicklung der Technik und des Maschinenwesens bilden ein

internationales Problem, das vom internationalen Standpunkt aus behandelt werden muss. Ich schlage daher vor, dass die I.T.F. und der I.G.B. gemeinsam prüfen, auf welche Weise die Organisationen am besten die Politik der hohen Löhne und Arbeitszeitverkürzung treiben können, um der Erwerbslosigkeit Herr zu werden. (Beifall)

M. Daud (Steurer, Britisch-Indien): Ich gratuliere Herrn Cole zu seiner ausgezeichneten Abhandlung, die sich allerdings mehr auf die Verhältnisse im Wirtschaftsleben des Westens beschränkt. Ich möchte nur darauf aufmerksam machen, dass das Problem der Rationalisierung und Erwerbslosigkeit noch viel schlimmer wird, wenn der Ferne Osten beginnt, Verbrauchsartikel zu produzieren. Das Land aus dem ich komme, Indien, hat so viel Einwohner, dass sie 17% der Bevölkerung der ganzen Welt, nämlich 350 Millionen, ausmachen. Man beginnt im Fernen Osten die Industrien aufzubauen wie in Europa. So besteht bereits eine Baumwollindustrie; dies wirkt sich z. B. in der Industrie in Manchester bereits aus. Die englischen Fabrikanten merken, dass die Abnehmerzahl geringer wird. Wir versuchen, für unsere Arbeiter bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erringen. Es werden immer mehr Arbeiter in den Produktionsprozess hereingezogen mit der Folge, dass allmählich der östliche Markt für den Westen ganz verloren geht. Das ist auch einer der Gründe, weshalb das Arbeitslosenproblem in Grossbritannien stets grössere Bedeutung erlangt. Da Genosse Cole die Frage unter dem Gesichtspunkte der Verhältnisse im Osten nicht besonders behandelte, möchte ich ihn fragen, wie er sich eigentlich dazu stellt. Ich befürchte, dass es zu Konflikten mit den Arbeitern im Westen kommt, wenn keine Vorsorgemassnahmen getroffen werden, wenn zwischen dem Osten und dem Westen keine Verständigung geschaffen wird. Ich appelliere dabei besonders an die Arbeiterführer. Wie Sie wissen, stehen die Löhne der Arbeiter im Westen zu denjenigen im Osten wie 4 : 1, d. h. wenn ein Arbeiter im Westen 8 £ verdient, verdient ein Arbeiter im Osten 2 £. Diese Frage sollte mit allem Ernste behandelt werden, denn eine Lösung ist dringend erforderlich. (Beifall)

O. Schumann (Transport- und Verkehrsarbeiter, Deutschland): Werte Kongressteilnehmer! Der Genosse Cole hat in dem dem Kongresse unterbreiteten Material speziell über die Frage der Rationalisierung eine sehr gute Grundlage für die Behandlung dieser Frage gegeben. Er hat es heute in seinen mündlichen Dar-

legungen ergänzt. Die Frage, vor der wir gegenwärtig stehen, beschäftigt die gesamte Arbeiterschaft in den Industrieländern der Welt und ihre Folgen sind heute noch gar nicht im entferntesten abzusehen. Dies hat uns mein Vorredner in einer Gegenüberstellung der Verhältnisse im Fernen Osten und im Westen bereits gezeigt. Die Frage der Rationalisierung ist eine Teilfrage aus dieser grosse Frage, die man als Weltwirtschaftsfrage bezeichnen muss. Wir befinden uns in einer Weltwirtschaftskrise, wie sie bisher noch nie dagewesen ist. Wir werden bei unseren Betrachtungen nicht nur die Folgen der heutigen Weltwirtschaftskrise zu beurteilen haben, sondern wir müssen auch den Ursachen nachspüren. Wenn ich zunächst ein paar Worte zu den Folgen dieser Weltwirtschaftskrise sagen möchte so deshalb, weil hier in verschiedener Verbindung auf dem Kongresse und auf Tagungen, die während des Kongresses stattgefunden haben, von der drohenden Gefahr des Faschismus gesprochen worden ist. Zweifellos ist diese Gefahr vorhanden, aber ich als unverbesserlicher Optimist kann dem einfach nicht zustimmen, dass diese faschistische Gefahr eines Tages so gross werden wird, dass sie auch unsere doch glücklicherweise schon fest gefügten Arbeiterorganisationen über den Haufen rennen könnte. Und da ich aus Deutschland komme, aus dem Lande, wo nach allgemeiner Auffassung durch den Ausgang der letzten Wahlen bewiesen worden ist, dass auch dort die faschistische Gefahr in bedrohliche Nähe gerückt ist, möchte ich als Vertreter der deutschen Organisationen dem ganz entschieden widersprechen. Tatsache ist, dass der Wahlausgang einen ähnlichen Schluss zulässt. Aber diejenigen, die diesen Schluss ziehen, stellen keine Betrachtungen darüber an, was die Ursachen dieser Vorgänge sein können. Auf die komme ich nachher noch zu sprechen. Sie stellen auch keine Betrachtungen darüber an, ob die zahlenmässig ausserordentlich stark angestiegene nationalsozialistische Bewegung auch innerlich so gestaltet ist, dass man sie als eine Gefahr für den Bestand der deutschen Republik bezeichnen kann. Das ist sie nicht. Politische Wirrköpfe, wirtschaftlich entwurzelte und ähnliche Kreise sind es, die sich dort zusammengefunden haben und die so versuchen, nun Stimmung bei den Massen der Wähler zu machen. Sollte es zum ernststen Kampfe kommen, dann habe ich die Hoffnung und Überzeugung, dass die deutsche politische Arbeiterbewegung mit Putschen dieser Art genau so schnell fertig werden dürfte wie mit dem deutschen Kapp-Putsch vom Jahre 1920.

Ich habe mit voller Überlegung diese Ausführungen gemacht, weil ich will, dass der organisierten Arbeiterschaft der Glaube an

ihre historische Mission und der Glaube an den endgültigen Sieg nicht entzogen wird.

Und nun einige kurze Bemerkungen zu den Ursachen der Weltwirtschaftskrise. Wir haben sie zu suchen im Weltkriege, der der Weltwirtschaft den schwersten Stoss versetzt hat, der ihr überhaupt versetzt werden konnte. Die Aufnahmefähigkeit des Weltmarktes ist ausserordentlich zurückgegangen. Hinzu kommt, worauf der Genosse aus Indien bereits hinwies, dass eine ganze Reihe von Kolonialländern, besonders diejenigen, die Agrarprodukte im Überfluss produzierten und dafür im Austausch Industriewaren aus Industrieländern einfuhrten, zur eigenen Produktion von Industrieerzeugnissen übergegangen sind. Das hat die ganze Grundlage nicht nur des Industrielandes England, sondern aller andern Industrieländer, einschliesslich Nordamerika, vollständig verschoben.

Es kam nach dem Kriege zu Rationalisierungsbestrebungen. Statt den vermeintlichen Welthunger nach Waren zu stillen, wurden die Betriebe rationalisiert, wurden Zehntausende, Hunderttausende von Arbeitskräften brotlos gemacht, wozu noch erschwerend die Tatsache hinzukam, dass der Krieg in den meisten Industrieländern weite Volksschichten in das proletarische Lager hinabgestossen hat.

Diese Rationalisierung ist weit über das Ziel hinausgeschossen und wir müssen uns darüber klar sein, dass dieses ungeheuerliche Tempo zum Stillstand gebracht werden muss und dass wir versuchen müssen, möglichst grosse Zahlen von Arbeitskräften, von Arbeitshänden in Zukunft in der Industrie unterzubringen. Das Sinken der Kaufkraft hat naturgemäss zu einer Verminderung der Möglichkeiten des Warenabsatzes geführt und da möchte ich nur mit einigen Worten auf die eigenartige Stellung Deutschlands hinweisen. Deutschland, durch Reparationen belastet, ist nicht in der Lage, seine Bevölkerung auf eigenem Grund und Boden zu ernähren; es muss Lebensmittel einführen und um diese bezahlen zu können, muss es Industrieprodukte ausführen. Wenn es dann die Belastung auf Grund des Young-Planes, die zwischen 1,8 - 2 Milliarden Mark in den ersten Jahren beträgt, tragen soll, muss es den übrigen Industrieländern allerschönste Konkurrenz machen. Daraus ergibt sich weiter, dass in den übrigen Ländern, England usw., die Möglichkeit, Industrieprodukte abzusetzen, eingeschränkt wird, mit der weiteren natürlichen Folge, dass auch dort die Arbeitslosigkeit erschreckenden Umfang annehmen muss und angenommen hat. Und nun zur Frage: wie können diese Verhältnisse geändert werden? Da sagen unsere Unternehmer in Deutsch-

land: das kann geschehen durch Abbau der Löhne und durch Abbau der Sozialversicherung. Wir haben in Deutschland in dreijahrzehntelangen Kämpfen unsere heutige Sozialversicherung geschaffen und um diese Sozialversicherung hat es sich bei den letzten Wahlen ebenfalls gedreht. Der Abbau der Löhne wird naturnotwendig zu einem weiteren Sinken der Kaufkraft führen müssen. Auf dem Wege sind die Schwierigkeiten nicht zu beheben und deshalb sagen wir, wir gewerkschaftlich organisierte Arbeiter und Sozialisten in Deutschland: Nicht Abbau der Löhne, sondern Steigerung der Kaufkraft des Lohnes und nicht Abbau der Sozialversicherung. Weiter wird die Frage der Verkürzung der Arbeitszeit uns in den nächsten Jahren noch viel beschäftigen müssen. Wir werden von der 48-Stunden-Woche zur 44-Stunden-Woche — laut Beschluss des I.G.B.-Kongresses in Stockholm — übergehen und wir werden sogar zur 40-Stunden-Woche kommen müssen.

Wir sind aber in einer Weltwirtschaftskrise und diese kann nicht durch Massnahmen des einzelnen Industrielandes beseitigt werden. Wir werden dazu kommen müssen, Weltwirtschaft im wahrsten Sinne des Wortes zu treiben. Wir werden Zollschränken niederreißen müssen, wir werden zu einer europäischen Wirtschaft kommen müssen, wo die Produktion geregelt wird in der Richtung der sog. Bedarfsdeckungswirtschaft. Die Zeit ist ein für allemal vorbei, wo das private Kapital so wie vor dem Kriege arbeiten kann. Heute ist es so, dass die Bedarfsdeckungswirtschaft, dass die Frage der allgemeinen Wirtschaft Gegenstand der Erörterung sein muss und wir als organisierte Arbeiter haben dabei eine wichtige Aufgabe zu erfüllen: alles daranzusetzen, um zu verhindern, dass diese neuen, wichtigen weltwirtschaftlichen Fragen, Produktionsfragen allerersten Ranges, einseitig von den Regierungen oder gar einseitig von den Unternehmern gelöst werden. Wir Arbeiter müssen fordern und fordern, so haben wir das auf den Kongressen getan: ein Mitbestimmungs-, ein Mitwirkungs-, ein Mitentscheidungsrecht in all diesen weltwirtschaftlichen Fragen. Erst dann, wenn wir dieses Ziel erreicht haben werden, werden wir in der Lage sein, die ganze Kraft, die auf unserer Bewegung ruht, in die Wagschale zu werfen, um Zustände herbeizuführen, bei denen die Produktion geregelt wird nach den Bedürfnissen der grossen Masse der Völker, sodass Zustände, wie sie heute in die Erscheinung treten, einfach unmöglich sind. Es wird nicht nur nötig sein, die politische Macht in die Hand zu bekommen, denn selbst wenn die Arbeiter die politische Macht haben, sind sie nicht in der Lage, ihren Willen durchzusetzen, weil

die Arbeitgeber die wirtschaftliche Macht in Händen haben. Wir wünschen und hoffen zuversichtlich, dass die I.T.F. bei allen ihren Bestrebungen ihre Aufgabe darin erblickt, alles daranzusetzen, dass nicht nur für die Transportarbeiterschaft in allen Ländern, sondern für die Arbeiterschaft aller Länder die Lebensbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um sie instand zu setzen, den Kampf um die Erringung der endlichen Macht weiter erfolgreich führen zu können. (*Beifall*)

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Edo Fimmen (Generalsekretär): Bevor wir schliessen, möchte ich die Delegierten daran erinnern, dass heute nachmittag um 3 Uhr die Sitzung der Seeleute-Sektion und um 4 Uhr die Sitzung der Kraftfahrer-Sektion stattfindet. Mit Rücksicht auf die zu behandelnden Punkte wird auf der Kraftfahrerkonferenz je eine Delegation der Strassenbahner- und der Eisenbahnerkonferenz zugegen sein.

Der Kongress tritt morgen früh Punkt 9 Uhr wieder zusammen.

FORTSETZUNG DER DISKUSSION ÜBER DAS REFERAT VON MR. G. D. H. COLE

J. Jarrigion (Eisenbahner, Frankreich): Das Sekretariat der I.T.F. hat uns den Bericht des Genossen Cole über die Aussichten der Weltwirtschaft unter dem Gesichtspunkte der Arbeiterklasse unterbreitet. Er hat angedeutet, worin die Wurzel des Übels liegt und hat gleichzeitig einige Mittel zur Abhilfe genannt. Da der Bericht so spät in unsere Hände gelangt ist, war es uns nicht möglich, ihn vorher zu studieren. Es handelt sich hier um äusserst verwickelte Probleme und es kann keine Rede davon sein, dass man sich über das Referat bei einmaligem Durchlesen eine endgültige Meinung bilden kann. Überdies geht der Bericht mehr von einem nationalen Standpunkte, von den Verhältnissen in England aus, während diese Fragen eigentlich von einem weltumfassenden Gesichtswinkel aus betrachtet werden müssen. Es darf nicht vergessen werden, dass das Problem der Arbeitslosigkeit noch komplizierter wird dadurch, dass, während in vielen Ländern eine grosse Erwerbslosigkeit herrscht, andere Länder Arbeitskräfte einführen müssen, um ihre Bedürfnisse befriedigen zu können. Im übrigen erfordern die hier vorgeschlagenen Abhilfemassnahmen, die der Politik der hohen Löhne, die Kürzung der Arbeitszeit, Abschaffung der Zollschränken, Einführung der Bedarfsdeckungswirtschaft auf der ganzen Welt u. a. m. unsere Aufmerksamkeit. Ich schlage deshalb vor, dass der Kongress den Bericht nicht

annimmt, sondern dass die Schlussfolgerungen des Verfassers zuerst von den Kongressteilnehmern erwogen und studiert werden, denn sie können sich jetzt nicht dazu aussprechen. Zum Schlusse möchte ich unsere Freude darüber zum Ausdruck bringen, dass alle diese Probleme hier angeschnitten und Hinweise für ihre Lösung gegeben worden sind und wir beglückwünschen den Genossen Cole zu dieser Arbeit.

Ch. Lindley (Transportarbeiter, Schweden): Ich bin über diesen Vortrag etwas enttäuscht. Gewiss hat die Rationalisierung einen grossen Umfang angenommen. Es gibt aber auch noch andere Probleme, die gerade so gross sind, z. B. das Problem der Errichtung von Tarifmauern in den einzelnen Ländern. Ich glaube nicht an die Liberalen in England, sie haben aber m. E. in der Freihandelstheorie recht. Wir Sozialdemokraten in Schweden sind überzeugte Freihändler. In Zeiten der Depression sind wir bereit, jede Medizin einzunehmen.

Ich betrachte die Schutzzollpolitik als Quacksalberei und Denkfaulheit. Besonders die produzierenden Länder müssen sich gegen die Errichtung von Zollmauern wehren. Sie führen dazu, dass die Weltmarktpreise hinaufgeschraubt werden und vermindern die Kaufkraft in den einzelnen Ländern. Angenommen, es ginge in England sehr schlecht; es sei Euch infolge des Krieges der ausländische Markt verloren gegangen. In Ländern, die früher Waren von England bezogen, seien Industrien erstanden, die jetzt den Bedarf der Bevölkerung selbst decken und dann wollte man diese Industrien durch Schutzzollmassnahmen erhalten! Wir als Arbeiterklasse müssen uns gegen eine solche Politik aussprechen. Wenn ich mich nicht irre, hat auch der englische Gewerkschaftsbund den Weg des Freihandels verlassen und sich für einen gewissen Hochschutzzoll ausgesprochen. Natürlich macht die Bewegung in allen Ländern ihre Fehler, so auch in Schweden, wo unlängst viele sozialdemokratische Reichstagsabgeordnete für die Erhöhung der Schutzzölle auf Fensterglas gestimmt haben, die zu Subventionen verwendet wurde, welche fast so hoch sind wie die gesamten Produktionskosten in Schweden. Deshalb sage ich: Weg mit den Schutzzöllen. Ich möchte den Kongress davor warnen, zu glauben, dass Produktionsmassnahmen zu einer Verbesserung der Verhältnisse in den einzelnen Ländern führen werden. (*Beifall*)

G. D. H. Cole (Lektor der Nationalökonomie, Grossbritannien): Ich hätte gute Lust, den verschiedenen Rednern, die zu meinem Vortrage Bemerkungen gemacht haben, eingehender zu antworten; im Hinblick auf die mir zur Verfügung stehende knappe Zeit aber

muss ich mich darauf beschränken, auf die wichtigsten hier angeschnittenen Punkte kurz einzugehen.

Der französische Redner hat, glaube ich, bemängelt, ich hätte die Frage zu sehr vom nationalen und zu wenig vom internationalen Standpunkt aus behandelt. Wenn das der Fall ist, tut es mir leid; es war gewiss nicht meine Absicht. Ich nehme aber an, dass wir alle die in Frankreich herrschenden Verhältnisse kennen. Es trifft zu, dass dort die Arbeitslosigkeit nur gering oder überhaupt nicht vorhanden ist; Frankreich ist aber eine Ausnahme, und die Erwerbslosigkeit ist die Regel. In der übrigen Welt sind die Zustände wohl so wie ich sie beschrieben habe.

Zwei Länder sind besonders erwähnt worden: Deutschland und Indien. Mit den Ausführungen über die Lage in Deutschland bin ich ziemlich einverstanden. Deutschland braucht heute einen grossen Exportüberschuss, um die Reparationslasten zahlen zu können. Um einen solchen Überschuss zu erzielen, muss es nicht nur Nahrungsmittel, sondern auch Rohstoffe vom Auslande beziehen und deshalb ist es gezwungen, durch eine Kampagne zu versuchen, auf der übrigen Welt grosse Exportmengen zu billigen Preisen abzusetzen. Dies ist Deutschland durch seine internationale Lage aufgezwungen worden und ich bin damit einverstanden, dass diese internationale Lage, einschliesslich der ganzen Frage der internationalen Schulden, einer Revision unterzogen werden muss, bevor wir wieder neue Hoffnung auf Wohlstand schöpfen können.

Soweit Indien in Betracht kommt, sagte uns der indische Redner, dass die Industrialisierung Indiens eine Gefahr für die andern Länder der Welt darstellt und dass diese Tatsache leicht zu Reibereien zwischen den indischen Arbeitern und den Arbeitern in den übrigen Ländern führen könne. Auch damit bin ich einverstanden, ich glaube aber, dass diese Behauptung einer Einschränkung bedarf. Zunächst hängt die ganze Frage in grossem Masse von dem Stand der Löhne in Indien ab und was auch die Arbeiter im Westen zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Steigerung der Löhne in Indien tun können, wird gleichzeitig zur Lösung dieses Problemes beitragen. Ferner glaube ich, dass es einwandfrei feststeht, dass mit der Steigerung der Löhne und der sich daraus ergebenden Steigerung der Kaufkraft in Indien, China und in den andern Ländern des Fernen Ostens auf die Dauer eine grössere Nachfrage nach europäischen Waren entstehen wird, u. z. nicht notwendigerweise eine Nachfrage nach Baumwollwaren, die zu einem Wiederaufblühen der Textilindustrie führen würde, sondern zu einer Nachfrage im Fernen Osten nach europäischen Waren im allgemeinen.

Es sind dann noch zwei andere wichtige Punkte erwähnt worden, die ich zu meinem Bedauern in meinem Vortrage nicht ausführlicher habe behandeln können. Verschiedene Redner behandelten die Fragen der hohen Löhne und der Verkürzung der Arbeitszeit. Bei einem natürlichen Verlauf der Dinge würde man erwarten, dass eine gesteigerte Produktion eine Heraufsetzung der Löhne und eine Herabsetzung der Arbeitszeit ermöglichen würde. Das ist aber nicht eingetreten. In Grossbritannien und in den meisten anderen Ländern hat dies zu einer viel stärkeren Forderung auf Lohnkürzung geführt. Die Lage ist hierzulande — und ich glaube, auch die Arbeiter in vielen andern Ländern befinden sich in ganz ähnlichen Verhältnissen — sehr drohend. Unaufhörlich wird die Forderung auf Lohnherabsetzung und sogar auf Verlängerung der Arbeitszeit erhoben, um die internationale Konkurrenz unschädlich zu machen. Auf den Umstand, dass in einer Zeit starker Produktion der Lohnkürzung so viel Aufmerksamkeit geschenkt wird, habe ich in meinem Vortrag besonders hinweisen wollen, und aus diesem Umstand ergibt sich die Notwendigkeit, das Problem vom internationalen Standpunkte aus anzupacken. Der wirkliche Grund für die verlangte Lohnkürzung und Arbeitszeitverlängerung ist die Furcht vor der Konkurrenz anderer Länder. Wenn wir aber die erhöhte Produktionsfähigkeit der Industrien aller Länder ausnutzen sollen, so kann dies nur dadurch erfolgen, dass man den Arbeitern eine höhere Kaufkraft gibt. Dies ist ein Problem, mit dem man überhaupt nicht fertig zu werden vermag ohne Erhöhung der Löhne; es ist auch kein Problem, das national gelöst werden kann. Es ist eine Aufgabe für den sich durch die Gewerkschaften und Arbeiterparteien der ganzen Welt auswirkenden internationalen Sozialismus.

Was die hier von einem Redner angeschnittene Frage der Schutzzölle betrifft, so möchte ich hierzu sagen, dass es sich beim Freihandel, soweit unser Land in Betracht kommt, um eine im jetzigen Augenblick sehr schwierige Frage handelt. Ich persönlich bin davon überzeugt, dass wir in unseren Bestrebungen zur Abschaffung der Zollschranken auf der ganzen Welt solange keinen Erfolg haben, als wir nicht etwas anderes zuerst tun, nämlich das internationale Problem des Bankwesens, das Problem der Herrschaft des Goldes, wodurch in allen Ländern die Preise herabgedrückt werden, in Angriff nehmen. Solange wir dies nicht tun, ist es unmöglich, das Schutzzollproblem zu lösen.

Schutzzölle sind aber ein schlechtes Mittel gegen unsere Übel und eine der wichtigsten Aufgaben für die Arbeiterklasse ist, eine neue Politik auszudenken, welche an die Stelle der Schutzzollpolitik und des „freien Spiels der Kräfte“, welches die Grundlage des Frei-

handels bildet, eine Politik der internationalen Regelung der Weltproduktion und des Welthandels setzt, die so zugeschnitten ist, dass die Überschussproduktion der Welt als Ganzes nutzbar gemacht wird. Die Arbeiterschaft hierzulande hat oft versucht, das Problem auszudenken; man läuft aber eine grosse Gefahr, wenn das Problem nur auf nationaler Grundlage ausgedacht wird. Es erfordert eine internationale Lösung. Deshalb ist es von grösster Bedeutung, dass sich die Arbeiter auf ihren internationalen Kongressen mit dieser Frage in allen ihren Einzelheiten befassen. Wichtig ist aber auch, dass sie sich nicht bloss auf die alte Streitfrage Schutzzölle oder Freihandel beschränken, sondern die Frage von einem ganz anderen Standpunkte aus betrachten, dem Standpunkte der internationalen Regelung der weltwirtschaftlichen Angelegenheiten und der möglichst besten Verteilung der Arbeit und Produkte der Welt vom Standpunkte der Welt als Ganzes aus gesehen.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Der Kongress ist dem Genossen Cole, dessen bin ich sicher, sehr dankbar für diesen Vortrag. Wir können darüber keine Abstimmung vornehmen. Wie mir aber der Sekretär mitteilt, wird er später mit dem Kongressbericht gedruckt und den Verbänden in allen Ländern zugeschickt werden, sodass er dort gründlich studiert und diskutiert werden kann. Im Namen des Kongresses danke ich dem Genossen Cole herzlich für seinen hochinteressanten Vortrag.

* * *

Der Kongress wird um 1 Uhr mittags auf Freitag, den 26. September, vormittags 9 Uhr, vertagt.

Am Nachmittag des 25. September, 3 Uhr, finden die Sonderkonferenzen der Seeleute und Kraftfahrer statt.

Fünfter Tag

Freitag, den 26. September 1930

Vormittagssitzung

BEHANDLUNG DER EINGEBRACHTEN ANTRÄGE

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir beginnen mit

ANTRAG 7:

RATIFIZIERUNG DES WASHINGTONER ÜBEREINKOMMENS.

Der Generalrat wünscht, dass die französischen Kollegen näher erklären, was sie mit diesem Vorschlag meinen, bzw. welche Schritte unternommen werden sollen. Es wird in dem Antrag verlangt, dass der Kongress Massnahmen treffe. Ich bitte die französischen Kollegen daher, den Vorschlag näher zu erläutern.

J. Jarrigion (Eisenbahner, Frankreich): Wir haben die Frage der Ratifizierung des Washingtoner Abkommens auf die Tagesordnung setzen lassen und gleichzeitig den Kongress gebeten, geeignete Massnahmen zur Sicherstellung der Ratifizierung des Übereinkommens und zur Einhaltung des Achtstundentages im Transportgewerbe zu treffen, weil in manchen Ländern das Übereinkommen ratifiziert, es in anderen Ländern aber nur unter der Bedingung ratifiziert worden ist, dass dies auch durch die übrigen Staaten geschieht. Diese Länder laufen nun stets Gefahr, dass ihnen der Achtstundentag wieder verloren geht oder mit seiner ausschliesslichen Durchführung zugewartet wird, weil die Ratifizierung in den anderen Ländern noch nicht erfolgt ist. Deshalb wünschen wir, dass sich die I.T.F. intensiver als bisher mit dieser nicht nur die Arbeiterklasse im allgemeinen sondern auch die Transportarbeiterschaft im besonderen sehr interessierenden Frage befasse. Unseres Erachtens handelt es sich bei der Regelung der Arbeitszeit um eine Frage von internationaler Bedeutung, zu welcher die I.T.F. Stellung nehmen und mit welcher sie sich eingehend und ständig beschäftigen muss. Der Kongress möge daher beschliessen, dass die I.T.F. einen internationalen Propagandafeldzug, besonders in den Ländern, wo das Washingtoner Abkommen noch nicht ratifiziert worden ist, mit Hilfe

der betreffenden Verbände durchführt. Es wären unter Mitwirkung von I.T.F.-Vertretern öffentliche Versammlungen abzuhalten, bis sämtliche Länder das Washingtoner Übereinkommen ratifiziert haben. In Frankreich kämpfen wir schon 7 oder 8 Jahre um die Einführung des Achtstundentages bei der Eisenbahn, stossen dabei aber auf Schwierigkeiten, weil die Konvention in andern Ländern noch nicht ratifiziert ist. Deshalb verlangen wir von der I.T.F. die Durchführung eines internationalen Propagandafeldzuges für die Ratifizierung des Washingtoner Achtstundentag-Abkommens in allen Ländern, wo sie noch nicht erfolgt ist. (*Beifall*)

C. T. Cramp (Vorsitzender): Zu Antrag 7 liegen zwei Zusatzanträge des Verbandes des Eisenbahn- und Strassenbahnpersonals Niederländisch-Indiens vor, ferner zu diesen ein Zusatzantrag des Indischen Steuerverbandes, Kalkutta, der lautet:

Nach „Für Nacharbeit“ soll hinzugefügt werden:
„einschliesslich der Arbeiter im Fernen Osten.“

A. Hegt (Eisen- und Strassenbahner, Niederl.-Indien): Als wir in Bandoeng (Java) von dem Antrag der französischen Kameraden Kenntnis nahmen, freuten wir uns sehr darüber, denn wenn man hier in Europa den Achtstundentag für notwendig hält, brauchen wir ihn in den Tropen umso notwendiger. Bei uns arbeitet allerdings das Büro- und Werkstättenpersonal acht Stunden im Tag, die Höchstdienstzeit der Lokomotivführer beträgt aber 12 Stunden, diejenige des Zugpersonals 13 Stunden, des Streckenpersonals 14 Stunden, des Depot- und Bahnhofpersonals 13 Stunden, d. s. Arbeitswochen von 60, 65 und 68 Stunden. Wenn man dies weiss und ferner weiss, dass die Eingeborenen in den tropischen Ländern viel weniger Ruhetage im Jahr haben als z. B. die europäischen Arbeiter, dann wird man zugeben, dass die I.T.F. auch im Interesse der Arbeiter in den Tropen Abhelfemassnahmen treffen muss. Bei obigen Zahlen handelt es sich allerdings um die Höchstarbeitszeit. Das Gesetz lässt aber in Ausnahmefällen noch längere Dienstzeiten zu. Der Verband des Eisen- und Strassenbahnpersonals hat bei den betreffenden Stellen beantragt, eine Untersuchung über die Auswirkung der Arbeitszeitregelung durchführen zu dürfen, doch dies wurde ihm abgeschlagen. Es wurde aber eine „amtliche“ Untersuchung darüber vorgenommen, deren Resultat für uns heute noch ein Geheimnis ist. Unsere Schritte haben aber in manchen Betriebsteilen eine Besserung bewirkt. Wir bedauern sehr, dass sich s. Zt. Albert Thomas, der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, auf seiner Reise nach dem Fernen Osten, auf welcher er auch über Niederländisch-Indien kam, nicht mit den Arbeiterorganisationen in Verbindung gesetzt hat,

damit wir ihm etwas über die Lebens- und Arbeitsverhältnisse im Fernen Osten hätten erzählen können. Unseres Erachtens wäre dadurch die Objektivität des I.A.A. durchaus nicht beeinträchtigt worden. Mit unserem ersten Zusatzantrag zu Punkt 7 der Tagesordnung möchten wir die I.T.F. veranlassen, das Internationale Arbeitsamt in Genf zu bitten, auch etwas über die Verhältnisse im Fernen Osten, vor allem bei der Arbeiterschaft Niederländisch-Indiens im allgemeinen und der Eisenbahner im besonderern zu veröffentlichen, damit man den Verhältnissen im Osten grössere Aufmerksamkeit schenkt und dafür gesorgt wird, dass für die Arbeiter im Osten ebenfalls auf gesetzlichem Wege der Achtstundentag grundsätzlich festgelegt wird.

Zu unserem Zweiten Antrag zu Punkt 7 bezüglich der Entschädigung für Nachtarbeit habe ich folgendes zu bemerken: Früher ist dem Eisenbahn- und Postpersonal Niederländisch-Indiens eine Stunde Nachtarbeit als $1\frac{1}{2}$ Stunden Tagarbeit in Anrechnung gebracht worden, die Eisenbahner sind aber dieses Rechtes verlustig gegangen. Auf unserer vorigjährigen Jahresversammlung machte uns der Vorsitzende des Postpersonalverbandes darauf aufmerksam, dass die Postangestellten noch stets im Genuss dieses Rechtes stehen. Dies wurde dem Departements-Chef mitgeteilt und laut einer gestern aus Indien eingetroffenen Depesche wird dem Eisenbahnpersonal diese alte Forderung erneut abgeschlagen und, was noch schlimmer ist, dem Postpersonal die Zulage für Nachtarbeit entzogen. Angesichts dieses Sachverhaltes bittet mein Verband in seinem Telegramm um die Hilfe der I.T.F. Im Internationalen Arbeitsamt sollte auch auf diesen Zustand hingewiesen werden und wir hoffen, dass der Kongress einen Beschluss dahin fassen wird, dass den niederländisch-indischen Eisenbahnern entweder eine Verkürzung der nächtlichen Dienstzeit oder eine bessere Entschädigung für Nachtarbeit gewährt werden muss. Unsere Meinung ist, dass bei einem gewöhnlichen Arbeitstag von 8 Stunden der Nachtdienst nicht länger als 6 Stunden, d. s. $\frac{2}{3}$ der Normalarbeitszeit, dauern darf.

Herr Vorsitzender! Wir danken Ihnen, dass Sie uns Gelegenheit dazu gegeben haben, diese die Eisenbahnerschaft im Fernen Osten stark interessierenden Fragen auf diesem Kongresse anzuschneiden und wir hoffen, dass Sie auf die massgebenden Stellen einen möglichst starken Druck ausüben werden, damit wir im Fernen Osten sehen können, dass die Internationale Transportarbeiter-Föderation den Arbeitern in jenen Ländern hilfreich zur Seite steht. Ein Vertreter Indiens hat gestern an dieser Stelle bereits beschrieben, unter welchen Verhältnissen und gegen welche Löhne die Arbeiter in seinem Lande zu leben gezwungen sind. Es wird höchste

Zeit, dass man die Lebens- und Arbeitsbedingungen im Osten genauer betrachtet und ernsthaft versucht, sie besser zu gestalten. (Beifall)

A. Henderson (Transportarbeiter, Grossbritannien): In Grossbritannien sind wir der festen Überzeugung, dass die Washingtoner Konvention über den Achtstundentag ratifiziert werden sollte. Wir wünschen aber, dass unsere Kollegen auf der anderen Seite des Meeres einsehen, dass wir hierzulande vor Schwierigkeiten stehen, vor Problemen, die wir kaum meistern können. Die heutige Regierung ist im Begriffe, im Einvernehmen mit allen interessierten Parteien, einschliesslich der Gewerkschaftsbewegung, einen Gesetzentwurf auszuarbeiten, der unseres Erachtens dem Washingtoner Abkommen in jeder Hinsicht entsprechen wird. Damit wird auch die formelle Ratifizierung des Abkommens erfolgen. Es hat uns einigermassen bestürzt, dass der Eindruck erweckt wurde, als ob England hinter den anderen Ländern in dieser Hinsicht zurückgeblieben sei. Gestatten Sie mir, zu unserer Rechtfertigung zwei Tatsachen anzuführen, die vielleicht unsere Lage erklären werden.

Das eine Problem, vor dem wir stehen, ist folgendes:

Mit dem Washingtoner Abkommen wird bezweckt, eine Regelung der Arbeitszeit sowohl in allen rückschrittlichen, als auch in den fortschrittlichen Ländern einzuführen. Wäre es dazu bestimmt, den Verhältnissen in den meisten Ländern der Welt Rechnung zu tragen, dann wäre es für die Arbeiterklasse ein viel besseres Mittel gewesen, doch da es gleichmässig auf alle Länder Anwendung finden soll, ist es nicht das, was wir vorgeschlagen hätten. Wenn wir die Konvention, so wie sie ist, ratifizieren, muss sie sich in bezug auf unsere jetzigen Arbeitszeitbedingungen in England ungünstig auswirken. Hierzulande arbeiten über 4 Millionen Menschen 48 und noch weniger Stunden in der Woche auf Grund von Tarifverträgen, gesetzgeberischen Massnahmen oder Entscheidungen der Lohnämter. 1½ Millionen Beschäftigte fallen unter die Lohnamtstarife; kein einziger dieser Tarife lässt eine Arbeitswoche von über 48 Stunden zu ohne Mehrarbeitsentschädigung. Ferner arbeiten 1½ Millionen Arbeitnehmer kraft der zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften abgeschlossenen Tarifverträge weniger als 48 Stunden in der Woche. In England haben 100 000 Arbeiter die 44- und die 47-Stundenwoche. Unsere Vereinbarungen über die Mehrarbeit und die Erlaubnis dazu sind in vielen Fällen weit besser als in der Washingtoner Konvention vorgesehen und die englische Arbeiterschaft befürchtet, dass ein Gesetz, welches Raum für viel schlechtere Arbeitszeitbedingungen lässt, die Machtstellung der Arbeitgeber noch mehr festigen und von diesen zu ihrem Schaden

ausgenutzt werden könne. Unsere Gewerkschaftsbewegung hat aber trotzdem, im Interesse der unterdrückten Arbeiterschaft in anderen Ländern, einen starken Druck auf die politische Arbeiterbewegung ausgeübt und unsere politische Bewegung hat nun beschlossen, einen Gesetzentwurf einzureichen, der, dessen bin ich sicher, diesen Kongress vollauf befriedigen dürfte. Doch dies ist bei unseren Mitgliedern keineswegs der Fall, denn wir gefährden damit unsere eigenen Errungenschaften. Im Interesse der internationalen Bewegung und im Interesse derjenigen Gewerkschaftsmitglieder, für die noch keine Tarifverträge abgeschlossen werden können, wollen wir einen Gesetzentwurf bei der Regierung einbringen und sie hat uns bestimmt versprochen, dass er der nächsten Parlaments-Session oder im nächsten Jahre dem Parlament unterbreitet werden wird. *(Beifall)*

Edo Fimmen (Generalsekretär): Im Auftrage der Generalrats, welcher sich in seiner vor dem Kongresse abgehaltenen Sitzung mit der Tagesordnung befasst hat, schlage ich vor, den Antrag der französischen Kollegen sowie die Zusatzanträge der Kollegen in Niederländisch-Indien anzunehmen. Die französischen Kollegen erwähnen in ihrem Antrag jedoch nicht, welche Massnahmen zur Ratifizierung der Washingtoner Konvention in den verschiedenen Ländern zu treffen sind; in seiner Rede hat uns auch der Kollege Jarrigou keine Anhaltspunkte dazu gegeben. Der Generalrat der I.T.F. ist bereit, auf die Regierungen einen möglichst starken Druck auszuüben, damit die Konvention ratifiziert wird. In erster Linie ist dies aber Aufgabe der Arbeiterbewegung jedes Landes und des Internationalen Gewerkschaftsbundes, der hinter den gewerkschaftlichen Landeszentralen steht. Diese würden den angeschlossenen Organisationen der I.T.F., falls sie bei den betreffenden Regierungen Schritte unternähmen, Schwierigkeiten machen und ihnen erklären, dass dies ihre Sache sei.

Ich möchte deshalb die französischen Kollegen darauf aufmerksam machen, dass es in erster Linie Aufgabe des Internationalen Gewerkschaftsbundes ist, zu sehen, dass das Washingtoner Abkommen in den einzelnen Staaten durchgeführt wird und wenn wir den vorliegenden diesbezüglichen Antrag annehmen, so bedeutet dies nur, dass wir in der angedeuteten Richtung arbeiten werden, soweit es in unseren Kräften steht.

Was die Zusatzanträge der Kameraden in Niederl.-Indien betrifft, so fallen diese meines Erachtens in das Gebiet unserer Tätigkeit im Fernen Osten. Welche Beschlüsse dieser Kongress auch treffen mag, sie gelten nicht nur für die europäischen, sondern für die Arbeiter aller Länder und aller Rassen. Die Verhältnisse im Fernen Osten sind viel schlechter als in Europa und wir sind bereit, unser

möglichstes zu tun, um sie zu verbessern. Ich schlage daher im Namen des Generalrats vor, den Antrag mit Zusatzanträgen anzunehmen.

Die Vorschläge werden angenommen.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir behandeln jetzt

DIE ANTRÄGE 1 UND 2: KASSENVERHÄLTNISSE DER I.T.F.

Zum Antrage 2 liegt der folgende Zusatzantrag des Indischen Steuerverbandes vor:

Nach „für die 100.000 übersteigende Mitgliederzahl fl. 0.06 pro Jahr“ soll hinzugefügt werden:

„Das Exekutivkomitee wird ermächtigt den angeschlossenen Verbänden im Fernen Osten in Anbetracht ihrer allgemeinen und finanziellen Lage und ferner zur Erleichterung des Anschlusses anderer Organisationen im Fernen Osten an die I.T.F. in bezug auf die Mitgliedsbeiträge besondere Zugeständnisse zu machen.“

Über die beiden Anträge hat eine eingehende Diskussion im Generalrat stattgefunden. Ich erteile dem Kollegen Bidégaray (Frankreich), der im Namen des Generalrats sprechen wird, das Wort.

M. Bidégaray (Eisenbahner, Frankreich): Es liegen dem Kongresse zwei Anträge auf Beitragserhöhung vor: nach dem ersten, von den skandinavischen Kollegen gestellten Antrag soll der jetzige ordentliche Beitrag auf 50 Oere pro Mitglied und Jahr erhöht werden; davon sollen verwendet werden 15 Oere zur Bestreitung der Verwaltungskosten und 35 Oere für einen Kampf-Unterstützungsfonds. So lobenswert diese Anregung der skandinavischen Organisationen auch ist, konnte sich der Generalrat doch nicht entschliessen, die Annahme dieses Vorschlages zu empfehlen. Bei der Diskussion des zweiten, von den holländischen Kollegen Eisen- und Strassenbahnern ausgehenden Antrages auf Festsetzung des Beitrages auf fl. 0,10 pro Mitglied und Jahr für die ersten Hunderttausend Mitglieder und auf Beibehaltung des bisherigen Satzes von fl. 0,06 für die 100 000 übersteigende Mitgliederzahl wurde im Generalrat ein dritter Vorschlag gemacht, wonach der Beitrag für die ersten Hunderttausend fl. 0,08 und für die darüber hinaus gehende Zahl weiterhin fl. 0,06 betragen sollte. Schliesslich stellte ich einen vierten Antrag, nämlich den Beitrag mit Wirkung ab 1. Januar 1931 allgemein auf 8 holl. Cents pro Mitglied und Jahr zu erhöhen. Mit diesem Vorschlage hat sich der Generalrat einstimmig einverstanden erklärt und beschlossen, ihn dem Kongress zur Annahme

zu empfehlen. Dementsprechend müsste auch eine Änderung des Artikels XII unserer Satzungen vorgenommen werden, sodass die neue Fassung lauten würde: „Der Beitrag beträgt 8 Cents holländischer Währung pro Mitglied und Jahr und ist in vierteljährlichen Raten im voraus zu entrichten.“

Gegen eine Beitragserhöhung sind zweifelsohne Bedenken zu erheben, besonders wenn man die Lage gewisser Organisationen berücksichtigt, deren Mittel kaum für sie selbst ausreichen. Diesen dürfte die Entrichtung eines höheren Beitrages besonders schwer fallen. Wir haben aber geglaubt, der I.T.F. die für die Bewältigung ihrer stets grösser werdenden Aufgaben und Arbeiten unerlässlichen Mittel nicht verweigern zu können. Wir müssen diese Beitragserhöhung einstimmig beschliessen, nicht des Vergnügens wegen, der I.T.F. mehr Geldmittel zu verschaffen, sondern dieses Opfer ist notwendig, wenn sie in die Lage versetzt werden soll, ihren weitverzweigten Verwaltungsapparat aufrecht zu erhalten, ihn weiter auszubauen und noch mehr als bisher für die verschiedenen Berufssektionen, die immer grössere Anforderungen an sie stellen, zu leisten.

Im Interesse der I.T.F. und der Forderungen, die wir durch sie erfüllt haben wollen, bitte ich den Kongress, zu dem Vorschlag des Generalrats, den Beitrag einheitlich auf 8 holl. Cents pro Mitglied und Jahr festzusetzen, seine Zustimmung zu geben.

J. Jarrigion (Eisenbahner, Frankreich): Dieser Vorschlag auf eine Erhöhung der Beiträge zur I.T.F. bringt uns in eine grosse Verlegenheit. Wir haben innerhalb unserer Organisation lange Besprechungen über eine Erhöhung unseres Verbandsbeitrages gehabt und wir sind dabei auf ganz beträchtliche Schwierigkeiten gestossen. Kollege Fimmen, der unserem letzten Kongresse beigewohnt hat, konnte sich davon persönlich überzeugen. Da wir dem Büro der I.T.F. die notwendigen Mittel verschaffen wollen, haben wir nun von neuem die Lage besprochen und uns trotz aller Schwierigkeiten dahin entschieden, in eine Beitragserhöhung zu willigen. Wir sind sogar bereit, den vorgeschlagenen Satz von 8 Cents holländischer Währung zu entrichten.

Unerlässlich ist es aber, dass wir eine gewisse Zeit lang bei unseren Gewerkschaften Propaganda für eine Erhöhung der an den Hauptvorstand abzuführenden Beiträge machen können. Für die Jahre 1930 und 1931 ist unser Vorschlag bereits aufgestellt. Unter diesen Umständen ist es uns unmöglich, den neuen Beitrag schon für das Jahr 1931 zu entrichten. Wir bitten daher den Kongress, für uns den Gültigkeitstermin bis 1. Januar 1932 hinauszuschieben, damit wir die nötigen Massnahmen treffen und ausreichende Mittel

zusammenbringen können, um den neue Beitragssatz zu entrichten. Wir könnten uns nur unter dieser Bedingung für die Annahme des Antrages aussprechen. Wenn der Kongress damit nicht einverstanden ist, hätten wir die Frage unseren angeschlossenen Verbänden zu unterbreiten und es bestände dann die Gefahr, dass wir unsern Austritt aus der I.T.F. erklären müssen.

O. Erikson (Transportarbeiter, Schweden):
Genossen!

In der Zeitschrift des schwedischen Gewerkschaftsbundes „Fackföreningsrörelsen“ (Nr. 25, vom Jahre 1930) steht unter der Überschrift: „Die Mängel der internationalen Zusammenarbeit“ ein Aufsatz, in welchem der von uns eingereichte Antrag besprochen wird. Ich werde mir erlauben, Ihnen einige kurze Auszüge aus diesem 4 1/2 Seiten langen Artikel wiederzugeben.

Zur Begründung des Antrages wird u. a. gesagt: „Gerade so wie die Zusammenarbeit der Arbeiterorganisationen — besonders der Gewerkschaften — in den einzelnen Ländern beruhen muss auf dem Willen und der Fähigkeit jeder Arbeitergruppe oder Organisation, sich selbst in erster Linie zu helfen, gerade so notwendig ist es, dass man bei der internationalen Zusammenarbeit solche Massnahmen trifft, dass die Arbeiterklasse jedes einzelnen Landes an erster Stelle für sich selbst, aus eigenen Kräften heraus, sorgt und erst an zweiter Stelle auswärtige Hilfe beansprucht. Die gemachten Erfahrungen haben die von den sogenannten Reformisten energisch verfochtene Auffassung bestätigt, dass die Gewerkschaftsarbeit nur bei starkem finanziellen Unterbau von Erfolg gekrönt wird, was selbstverständlich nur dann möglich ist, wenn die Gewerkschaftsmitglieder bereit sind, ziemlich hohe Beiträge zu entrichten. In unserem Lande fand diese Auffassung schon frühzeitig Gehör, und es muss wohl auch dem ausgeprägten Sinn der schwedischen Arbeiter für ein hochentwickeltes Unterstützungswesen zu verdanken sein, dass die schwedische Gewerkschaftsbewegung nunmehr Anspruch darauf erheben kann, als eine der stärksten in der Welt betrachtet zu werden. Auch in Dänemark, Deutschland und Oesterreich ist diese Auffassung vorherrschend gewesen. Dagegen muss die Gewerkschaftsbewegung Frankreichs immer grösseres Gewicht auf die Propaganda für die Tat gelegt haben als auf die mühsame Errichtung von Unterstützungsfonds. Seitdem die internationalen Verbindungen sich dahin entwickelt haben, dass man gegenseitige finanzielle Unterstützung zu gewähren begann, hat sich herausgestellt, wie unterschiedlich bei umfangreichen Arbeitskonflikten die

Leistungsfähigkeit der einzelnen Länder auf internationalem Gebiete gewesen ist. Man hat schon öfters auf diese Tatsache aufmerksam gemacht. Die Aussichten auf eine andere und befriedigende Lage scheinen aber recht schlecht gewesen zu sein.

Wenn der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im September dieses Jahres in London zusammentritt, ist dieses Problem als einer der wichtigsten, vom Kongress zu behandelnden Gegenstände zu betrachten. Die skandinavischen Transportarbeiter- und Seeleute-Organisationen haben nämlich einen gemeinsamen Antrag eingereicht, welcher auf gewisse Massnahmen abzielt, um eine zweckmässige gegenseitige Unterstützung bei Streiks und Aussperrungen grösseren Umfanges zu erwirken. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist die numerisch stärkste aller sogenannten Berufsföderationen. Sie zählt Mitgliedsorganisationen in nicht weniger als 32 Ländern und es dürften ihr durch diese augenblicklich ungefähr 2 200 000 Mitglieder angeschlossen sein. Im Antrag wird betont, dass man ohne Uebertreibung sagen kann, dass die internationale Spitzenorganisation der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, wenn sie sorgfältig organisiert wird, innerhalb sehr kurzer Zeit den berechtigten Ansprüchen der Arbeiter entsprechen könnte.

Die Art der Arbeit und nicht zum mindesten der stets umfangreicher werdende und auf allen Gebieten gesteigerte Verkehr zwischen den einzelnen Ländern bieten eine Gewähr dafür. Man ist aber verpflichtet festzustellen, dass die Internationale Transportarbeiter-Föderation bis jetzt ihren Aufgaben nicht gewachsen gewesen ist. Es muss anerkannt werden, dass von Seiten der Föderation eine energische und umfangreiche Propaganda und Aufklärungsarbeit entfaltet und dass bei Konflikten Versuche gemacht worden sind, Geldmittel zu sammeln, um denjenigen zu helfen, die in eine solche Lage geraten waren, dass sie nicht für sich selbst sorgen konnten; aber diese Hilfsaktionen sind nicht befriedigend verlaufen. Diejenigen, die Unterstützung brauchten, haben sich nicht mit grosser Sicherheit darauf verlassen können, da eine obligatorische Unterstützung nicht gewährleistet worden ist. Die hieraus entstandenen Unannehmlichkeiten zeigten sich u. a. bei dem Hafnarbeiterstreik, in den Jahren 1928/1929 in Finnland, der nicht weniger als 10 ½ Monate dauerte. Entgegen den gegebenen Zusagen verhielt sich die internationale Föderation im allgemeinen passiv.“

Zu den dem Antrag beigelegten Statistiken wird in dem Artikel folgendes gesagt: „Dem Antrag ist besonders interessantes Material beigelegt, u. a. über die Mitgliederzahl der der Föderation ange-

schlossenen Organisationen, deren Beitragssysteme, über die Löhne und Arbeitszeit gewisser grösserer Arbeitergruppen in verschiedenen Ländern. Wir haben im besonderen unser Augenmerk auf eine Tabelle gerichtet, welche das Resultat der von der Föderation während der Jahre 1920 bis 1927 eingeleiteten Hilfsaktionen darstellt. Daraus geht hervor, dass sich die einzelnen Länder an diesen Aktionen sehr verschieden beteiligt haben. Legt man bei Beurteilung des Umfanges der gespendeten Geldmittel die Mitgliederzahl der Verbände zugrunde, so stehen die schwedischen Verbände in vorderster Reihe. *Selbstverständlich, möchten wir sagen!* Während der schwedische Eisenbahnverband 8 110 Gulden beisteuerte, gab z. B. der englische Eisenbahnverband 2 289 und der französische 49 Gulden. Der schwedische Transportarbeiterverband führte 4 353 Gulden ab, der englische 16 417 und der französische 78. Die entsprechenden Zahlen für Deutschland waren 1 360 Gulden von den Eisenbahnern, und 9 602 Gulden von den Transportarbeitern. Diese Zahlen bringen in deutlicher Weise die Verhältnisse zum Ausdruck, welche im Antrag zum Gegenstand der Kritik gemacht worden sind.“

Der Aufsatz schliesst mit folgender Betrachtung: „Es wird von ausserordentlichem Interesse sein,“ nachzuprüfen, wie der Internationale Kongress von London auf diesen Antrag reagieren wird. Sachlich gesehen dürfte es nicht möglich sein, diesen Antrag abzulehnen. Es besteht aber Grund zu der Befürchtung, dass er nicht zu dem erwünschten Ergebnis führen wird, auf jeden Fall nicht unmittelbar, denn es versteht sich, dass eine Anzahl Gewerkschaften, besonders solche, die nur lose Föderationen bilden, vor den Ansprüchen, welche nun von skandinavischer Seite in bezug auf die internationale Zusammenarbeit gestellt werden, zurückschrecken werden. Sollten sie bereit sein, den Antrag durchzuführen, so wird daraus den in Frage kommenden Organisationen die Pflicht erwachsen, nach Auffassung ihrer Mitglieder absurde Massnahmen zu treffen, damit die Mittel aufgebracht werden, welche zur Aufrechterhaltung der internationalen Beziehungen erforderlich sind. Es kann aber gesund und der internationalen Zusammenarbeit sehr förderlich sein, dass überhaupt ein solcher Antrag gestellt worden ist. Dies dürfte dazu beitragen, den Gewerkschaftern in gewissen Ländern klarzumachen, dass es heute nicht mehr genügt, mehr oder weniger schön klingende Entschliessungen anzunehmen, wenn es gilt, die internationale Zusammenarbeit aufrechtzuerhalten und zum Besten der Arbeiter der ganzen Welt zu entwickeln.“

Im Anschluss an diesen Aufsatz möchte ich ganz kurz daran erinnern, wie der Antrag zustande kam und was er bezweckt.

Das Bedürfnis nach stärkeren und kampffähigeren gewerkschaftlichen Organisationen wird immer grösser und alles muss getan werden, um eine solche Entwicklung zu fördern. Hierbei muss betont werden, wie es übrigens in der Begründung des Antrages heisst: dass es in erster Linie darauf ankommt, dass die eigene Organisation auf dem Arbeitsgebiet ihres Landes gut organisiert ist und ferner, dass mit den übrigen Organisationen des eigenen Landes in einem Gewerkschaftsbund zusammengearbeitet wird. Gleichzeitig aber ist es erforderlich, dass die internationale Zusammenarbeit ausgedehnt und weiter gefestigt wird. Was aber letzteres betrifft, muss festgestellt werden, dass die internationalen Gewerkschaftsorganisationen, darunter auch die I.T.F., ihre Aufgaben nicht erfüllen können. Manch ein Beweis könnte für diese Behauptung angeführt werden, aber ich werde mich darauf beschränken, die Haltung der I.T.F. beim letzten Hafearbeiterkonflikt in Finnland zu erörtern. Aus dem finanziellen Bericht, der am Schlusse des Konfliktes erstattet wurde, ergibt sich, dass insgesamt ein Betrag von 15 455 259,45 finnische Mark als Unterstützung aufgebracht worden ist. Davon haben die der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen 10 316 285,12, die übrigen ausländischen Organisationen 2 405 756,51, die finnischen Organisationen 2 248 217,82 und die I.T.F. 475 000 finnische Mark eingezahlt. Also von dieser letzten, dem Namen nach grossen und mächtigen Organisation, kamen ganze 48 000 Kronen. Darüber hinaus hat die I.T.F. an Sympathiemassnahmen eigentlich nichts getan, obwohl in der Tat z. B. bei energischerem Verhalten der deutschen und englischen Transportarbeiterorganisationen das Ergebnis ganz bestimmt ein anderes, auf jeden Fall ein früherer Abschluss des Konfliktes zu erwarten gewesen wäre. Dass die passive Haltung der I.T.F. im finnischen Konflikt, wobei es in der Hauptsache um das Koalitionsrecht der Arbeiter ging und welcher Kampf im übrigen von ausserordentlicher Bedeutung für die finnischen und skandinavischen organisierten Arbeiter, sowie für die übrigen Länder war, die Hauptveranlassung zu unserem Antrage bildete, dürfte nicht verwunderlich sein.

Was die Vorschläge und Empfehlungen in dem Antrage betrifft, so wäre es gewiss wünschenswert gewesen, weitergehende Forderungen zu stellen. Wir sind jedoch der Ansicht, vorläufig nur das Minimum fordern zu sollen. Es muss doch etwas getan werden, damit die I.T.F. in Zukunft nicht bloss eine auf dem

Papier stehende Organisation ist. Deshalb muss die I.T.F. zunächst auf eine bessere finanzielle Grundlage gestellt werden. So wie sich die I.T.F. entwickelt — es wird ihr immer mehr neue Arbeit aufgebürdet — reichen die jetzigen Beiträge nicht einmal zur Bestreitung der Verwaltungskosten aus. Es muss aber auch Geld für Propaganda und Aufklärungsarbeit, für Unterstützungen und dergleichen vorhanden sein. Der jetzige wahrhaft allzu-niedrige Beitrag von ungefähr 9 Ören (schwedischer Währung) pro Mitglied und Jahr müsste deshalb auf 50 Oere erhöht werden, und dieser Beitrag wäre nach unserem Vorschlag so zu verteilen, dass 15 Oere für die Verwaltung und 35 Oere für einen besonderen Unterstützungsfonds verwendet werden, der für andere Zwecke nicht in Anspruch genommen werden darf.

Was für die I.T.F. gilt, gilt auch für die angeschlossenen Organisationen. Aus den dem Antrag beigefügten Statistiken geht zwar hervor, dass ein Teil der Organisationen sehr hohe Beiträge erhebt, dass es aber auch welche gibt, deren Beiträge so niedrig sind, dass sie vor Jahrzehnten vielleicht berechtigt waren, in unseren Tagen aber nicht beibehalten werden können. Um dagegen etwas zu tun, sind wir der Ansicht, dass ein Mindestbeitrag festgesetzt werden muss, und es wird deshalb empfohlen, dass keine Organisation sich der I.T.F. anschliessen oder ihr weiter angehören kann, wenn sie nicht von ihren Ortsgruppen einen Mindestbeitrag von 12 Kronen pro Jahr für Mitglieder, welche den ganzen Beitrag leisten und von 6 Kronen für solche, welche den halben Beitrag zahlen, erhält. Es ist allerdings wahr, dass diese Erhöhung des Beitrages bei der I.T.F. zunächst einen Mitgliederrückgang hervorrufen wird; aber das soll kein ausschlaggebender Faktor sein, denn die internationale Organisation muss gerade so wie die nationale auf einer festen und ordentlichen finanziellen Grundlage fussen. Die Erfahrung beweist übrigens, dass hohe Beiträge nicht zu einem Austritt der Mitglieder aus der Organisation führen, im Gegenteil.

Von grosser Wichtigkeit ist auch die Frage der finanziellen Unterstützung und der Solidaritätsbeweise bei Konflikten grösseren Umfanges. Was die Unterstützung betrifft, so ist dieselbe immer freiwillig durch Sammlungen usw. gewährt worden. Die Folge davon ist, dass eine Anzahl opferbereiter Organisationen immer die Zeche bezahlen müssen, während die meisten sich ihren Verpflichtungen entziehen. Nach der Meinung der Antragsteller müsste die Unterstützung obligatorisch sein und müssten alle beitragen.

Was die Solidaritätsbeweise anbelangt, so hat man bis jetzt

die Taktik verfolgt, dass man weit und breit verkündet hat, Massnahmen zu treffen. Dabei ist es jedoch geblieben; nennenswerte Taten sind selten oder nie den Worten und den langen Entschliessungen gefolgt. Es ist deutlich, dass eine solche Handlungsweise letzten Endes den Gegnern keinen Respekt einflössen kann. Trotz der vielen Schwierigkeiten, die in der Stärke der Organisationen, den vertraglichen Verhältnissen und der verschiedenen Gesetzgebung der einzelnen Länder liegen, muss die Frage gelöst werden.

Im Anschluss an das, was ich kurz angeführt habe, mache ich den Kongress auf den von uns vorgelegten Antrag aufmerksam, der vier Schlussfolgerungen mit folgendem Wortlaut umfasst:

„1. Der Kongress beschliesst:

a) dass der jetzige ordentliche Beitrag zur I.T.F. auf 50 Oere pro Mitglied und Jahr erhöht und wie folgt verwendet wird: 15 Oere zur Bestreitung der Verwaltungskosten und 35 Oere für einen Kampf-Unterstützungsfonds (finanzielle Unterstützung oder Darlehen);

b) dass keine Organisation zur I.T.F. zugelassen werden kann oder ihr angehören darf, sofern sie nicht von ihren Ortsgruppen einen ordentlichen Beitrag von mindestens 12 Kronen jährlich von ihren den vollen Beitrag leistenden Mitgliedern und einen solchen von mindestens 6 Kronen von ihren den halben Beitrag entrichtenden Mitgliedern (d. s. pro Monat 1 Krone, bzw. 50 Oere) erhält;

c) 1. dass der zu Punkt a) zu fassende Beschluss am 1. Januar 1931 in Kraft tritt;

2. dass der unter Punkt b) erwähnte Beschluss für diejenigen Organisationen, welche sich der I.T.F. anschliessen wollen, sofort in Kraft tritt, während für die bereits der I.T.F. angehörenden Organisationen eine Übergangszeit von 2 Jahren, d. h. bis zum 1. Januar 1933, festgesetzt wird, damit sie sich danach richten können;

d) dass alle Fragen über die finanzielle Unterstützung und die gegenseitigen Sympathiebewegungen bei Konflikten sowie die Frage des Einflusses der I.T.F. auf die in solchen Kämpfen verfolgte Taktik und auf die Entwicklung derselben genau geprüft werden, wenn die Mitwirkung der I.T.F. verlangt oder in Anspruch genommen wird. Diese Fragen sollen einer vom Kongress einzusetzenden besonderen Kommission überwiesen werden, welche, unter Berücksichtigung der Aussprache im Kongress, zu beauftragen wäre, sämtliche damit zusammenhängenden Probleme

in allen ihren Einzelheiten zu studieren und dem nächsten Vollkongress Vorschläge zu unterbreiten.“

Schliesslich möchte ich noch darauf hinweisen, dass wir das statistische Material vom Sekretariat der I.T.F. erhalten haben. Ich bitte, das bei der Kritik der statistischen Angaben zu berücksichtigen; ich nehme indes an, dass sie im grossen und ganzen richtig sind.

Und nun zum Schluss. Der Kongress hat es gewiss in der Hand, den Antrag abzulehnen, obwohl wir vermuten, dass dies nicht der Fall sein wird; aber wie dem auch sei, die Sache, die wir haben fördern wollen, wird immer wieder von neuem angeschnitten werden, weil wir glauben, dass hier die Vernunft und die Gerechtigkeit auf dem Spiele stehen. Denn es muss betont werden, dass unser Antrag bezweckt, Gerechtigkeit zu üben und dass es unserem Pflichtgefühl entspringt. Es ist ungerecht, dass wir in den skandinavischen und germanischen Ländern in der Hauptsache allein Solidarität bezeugen und die ökonomischen Lasten für eine Bewegung tragen, während es Pflicht der Arbeiter der ganzen Welt ist, sich daran zu beteiligen.

Fr. Scheffel (Eisenbahner, Deutschland): Im Namen der deutsch sprechenden Organisationen habe ich einige Ausführungen zu machen. Wir erkennen die Arbeit der I.T.F. an. Das haben wir bei der Diskussion des Geschäftsberichtes zum Ausdruck gebracht. Wir wissen auch, dass die Aufgaben steigen und zu deren Erfüllung grössere Mittel notwendig sind. Wir sind bereit, dem Rechnung zu tragen. Wie uns mitgeteilt wurde, hat sich der Generalrat eingehend mit der Beitragsfrage befasst unter Berücksichtigung der Verhältnisse der Mitgliedsorganisationen. Wir sind damit einverstanden, dass der Beitrag ab 1. Januar 1931 8 holl. Cents pro Mitglied und Jahr beträgt. Gestatten Sie mir aber einige Worte zum Antrag der skandinavischen Organisationen. Wir sind davon überzeugt, dass sie von den besten Absichten geleitet sind, dass sie diesen Antrag eingereicht haben, damit den sich in harten Kämpfen befindlichen Organisationen der I.T.F. Unterstützung verliehen werden kann. Ihr Antrag ist aber undurchführbar. Wenn es manchen Organisationen schon schwer fällt, 8 Cents zu leisten, dann ist es rein unmöglich, einen Betrag von rund 50 Oere pro Jahr und Mitglied aufzubringen. Wir sind dafür, dass jede Organisation einen wirtschaftlichen Kampf mit eigenen Mitteln durchzuführen hat. Andererseits sind wir der Auffassung, dass bei einer grossen Bewegung, wo die Gesamtheit in Frage kommt, ganz selbstverständlich auch die Gesamtheit finanzielle Hilfe zu leisten hat und dann

nicht nur die I.T.F., sondern auch die Zentralstelle der organisierten Gewerkschaftler überhaupt, also auch der I.G.B., heranzuziehen ist, wie das in den einzelnen Fällen bisher auch geschah. An dieser grundsätzlichen Auffassung müssen wir festhalten, weil sie sich durchaus bewährt hat. Ich bitte deshalb die skandinavischen Kollegen, ihren Antrag zurückzuziehen. Er ist für uns undurchführbar. Er geht von den Verhältnissen in ihren Ländern aus und stützt sich auf eine Vereinbarung, die innerhalb der skandinavischen Organisationen gilt und sich auf materielle Unterstützung bei wirtschaftlichen Kämpfen bezieht.

Noch ein Wort zum Antrag der französischen Kollegen, der von Jarrigion begründet worden ist. Wir haben uns sehr gefreut, dass auch die französischen Kameraden sich bereit erklärt haben, den vom Generalrat vorgeschlagenen Beitrag von 8 Cents zu leisten, allerdings mit der Einschränkung, dass das erst ab 1. Januar 1932 geschehen soll. Wenn das geht: nun gut! Dann sind auch wir damit einverstanden, denn wir haben keine Veranlassung, dem Generalrat mehr Geld aufzudrängen als notwendig. Wir möchten die französischen Kameraden herzlich und dringend bitten, den Antrag des Generalrats zu unterstützen und ihm zuzustimmen. Wir kennen die Verhältnisse in Frankreich genau, wir wissen, dass infolge der Mentalität der französischen Kameraden die Beiträge zu den Gewerkschaften verhältnismässig niedrig sind und dass es deshalb für die französischen Organisationen ausserordentlich schwer sein wird, diesen Beitrag vom 1. Januar des neuen Jahres ab zu leisten. Ich bitte unsere französischen Freunde, bedenken zu wollen, welchen Eindruck es draussen in der Welt macht, wenn der grösste Teil der Organisationen, vielleicht alle, dem Antrag des Generalrats zustimmen und sie tun es nicht oder unter gewissen Vorbehalten, trotzdem der Antrag von Kamerad Bidégaray so gut begründet worden ist. Ich bitte die französischen Kameraden, daran zu denken, dass die Arbeitslosigkeit, besonders in England und Deutschland, ganz enorme Formen angenommen hat und wir sind gezwungen, diese unschuldigen Opfer der heutigen kapitalistischen Wirtschaft laufend zu unterstützen; das kostet Millionen und aber Millionen. Die französischen Kameraden sind in der glücklichen Lage, diese Arbeitslosenmasse nicht zu haben. Das wurde bereits gestern gesagt. Und schliesslich müssen wir uns auf den Standpunkt stellen: kann es der eine Teil, der ohnehin schon für Unterstützungen so grosse Mittel aufzubringen hat, dann muss es auch dem anderen Teil möglich sein, der in dieser Beziehung unter ungleich günstigeren Verhältnissen lebt.

Ich bitte die französischen Kollegen, mir diese offene Aus-

sprache nicht übelnehmen zu wollen. Es geschieht in der besten Absicht und ich wiederhole nochmals: unter Würdigung der französischen Verhältnisse.

Im Zusammenhang mit der Beitragsfrage möchte ich noch bemerken, dass in Stockholm bekanntlich beschlossen wurde, von den angeschlossenen Organisationen einen Extrabeitrag zu erheben. Der Beschluss hatte gewiss keine zwingende Natur. Nun wissen wir, dass ein Teil der Organisationen nicht in der Lage war, diesen Extrabeitrag zu leisten. Wir sind der Auffassung, dass bei Annahme des Antrages auf Erhöhung des Beitrages auf 8 Cents der Extrabeitrag in Fortfall kommen muss. (Zwischenruf *Fimmen*: Das soll dem guten Willen der einzelnen Organisationen überlassen bleiben!) *Scheffel* fortfahrend: In der I.T.F. muss der Grundsatz gelten: gleiche Rechte und gleiche Pflichten, und wenn wirklich einmal eine angeschlossene Organisation, trotzdem sie guten Willens ist, nicht bezahlen kann: wir wollen gewiss nicht dazu beitragen, dass ihr der Kopf abgerissen wird. Die Verhältnisse sind stärker als die betreffende Organisation. Wir sind der Meinung, dass vollständige Klarheit herrschen muss: 8 Cents; damit muss es sein Bewenden haben und keinen Extrabeitrag. Wenn eine Organisation einen Verzweiflungskampf führen oder wenn einmal die I.T.F. eine grosse Aktion im Interesse der angeschlossenen Verbände unternehmen muss und die Mittel nicht ausreichen, dann ist immer noch der Generalrat da, dann ist es seine Pflicht, mit einem entsprechenden Antrag an die Organisationen heranzutreten. Bitte stimmen Sie unserem Antrage zu; wir sind der Meinung, dass damit den Interessen der I.T.F. am besten gedient wird. (*Beifall*)

A. E. Townend (Eisenbahnangestellte, Grossbritannien): Zur Geschäftsordnung: Ich beantrage, dass nach dem Kollegen *Hirst* und noch zwei Rednern, die sich bereits zum Wort gemeldet haben, über den Punkt abgestimmt wird.

Dieser Vorschlag wird angenommen.

S. Hirst (Transportarbeiter, England): Im Namen der englischen Delegation erkläre ich, dass uns der Vorschlag der skandinavischen Kameraden sehr entspricht. Es ist aber noch ein gutes Mass von Erziehung notwendig, ehe die Verbände bereit sind, auf eine solche Höhe zu steigen, wie sie nach dem Vorschlage der skandinavischen Verbände erforderlich ist. Die skandinavischen Kameraden dürfen nicht vergessen, dass bei der heutzutage herrschenden Weltkrise die Gewerkschaften schwer dazu gebracht werden können, ihre Verbandsbeiträge so zu erhöhen, wie sie es

möchten, und deshalb schliesse ich mich, so gut mir auch ihr Vorschlag gefällt, dem deutschen Vertreter an und bitte sie freundlichst, ihren Vorschlag zurückzuziehen und für denjenigen des Generalrats zu stimmen.

Die britische Delegation ist bereit, für den Vorschlag auf Erhöhung der Beiträge von 6 auf 8 Cents zu stimmen, unter der Voraussetzung — ich möchte dies besonders betonen —, dass der Extrabeitrag von $1\frac{1}{2}$ Cents, der für 1931 fällig ist, abgeschafft wird. Wir sind gewillt, der I.T.F. behilflich zu sein, damit sie den an sie gestellten höheren Anforderungen gerecht werden kann. Wir glauben, dass die Erhöhung, die wir bewilligen, den unmittelbaren Bedürfnissen durchaus entspricht und es dürfte schwer halten, über das hinauszufragen, was der Generalrat verlangt. Man muss bedenken, dass die I.T.F. nicht die einzige Körperschaft ist, an die wir Beiträge zahlen. Ich habe von den anderen Delegationen kein Zahlenmaterial über die von ihren Verbänden an andere Organisationen abzuführenden Beiträge erlangen können; nach unserem eigenen Verbandsstandpunkt aber zu urteilen — wir entrichten an verschiedene Körperschaften jährlich ca. £ 12 000 Beiträge — werden die Verbände der englischen Delegationen im Verhältnis zu ihrer Mitgliedschaft eine ähnliche Summe an Beiträgen aufbringen müssen. All das muss erst von unseren Mitgliedern kommen und deshalb warnen uns unsere Vorstände immer wieder vor der Entrichtung zu hoher Beitragssätze an andere Organisationen.

Ich bitte die französische Delegation, in die Beitragserhöhung auf 8 Cents ab 1. Januar 1931, statt 1932, einzuwilligen. Dies scheint in der Absicht des Kongresses zu liegen. Ich unterstreiche die Ausführungen des deutschen Eisenbahnvertreters in allen Einzelheiten und möchte sie dahin ergänzen, dass es vom Generalrat sehr klug war, seinen Fall von Bidégaray auseinandersetzen, von ihm die Nuss knacken zu lassen. Ich hoffe, dass die französischen Kollegen den Antrag des Generalrats doch noch annehmen werden. *(Beifall)*

Rob. Nielsen (Transportarbeiter, Dänemark): Der Vorschlag der skandinavischen Verbände wurde nicht nur eingereicht zu dem Zwecke, bei der I.T.F. einen Unterstützungsfonds zu schaffen, sondern die Organisationen sollen gewissermassen gezwungen werden, sich selbst zu helfen. Dies ist besonders heute nötig, wo die Unterschiede zwischen Kapital und Arbeit viel grösser, wo die Konflikte viel schwerer geworden sind. Wie oft ist es vorgekommen, dass sich die I.T.F. an uns gewandt hat mit der Bitte,

anderen Verbänden zu helfen. Nicht selten handelte es sich um Streiks, die überhaupt noch nicht ausgebrochen waren oder die nur einen Tag dauerten. An solchen Unterstützungsbewegungen haben wir teilgenommen, aber das System an sich ist grundfalsch. Scheffel hat recht, wenn er sagt, dass die Verbände ihre Kämpfe mit eigenen Mitteln durchführen sollen. Daraus folgt, dass entsprechende Beitragssätze notwendig sind. Bei uns wenigstens erweckt es immer einen recht schlechten Eindruck, wenn sich die I.T.F. fortwährend mit Appellen zur Unterstützung von Streiks, die oft von geringer Bedeutung sind, an die Organisationen wendet. Deshalb schlagen wir einen Beitrag von 50 Oere vor; um der I.T.F. auch zu ermöglichen, die nötige Arbeit in nächster Zukunft zu verrichten, haben wir einen Teil (10 Cents) für die Bestreitung der Verwaltungskosten vorgesehen. Wir sind auch bereit, den vom Generalrat vorgeschlagenen Satz von 8 Cents anzunehmen.

Was den Unterstützungsfonds betrifft, so war es nicht unsere Absicht, dass die Organisationen, die in einen Kampf verwickelt sind, von der I.T.F. sofort Unterstützungsgelder erhalten sollen, sondern erst nach einer gewissen Zeit und nur wenn sie sich in Schwierigkeiten befinden. Es gibt innerhalb der I.T.F. Organisationen, die immer in finanziellen Schwierigkeiten stecken. Sie können ihren Mitgliedern keine Unterstützung auszahlen und dann wenden sie sich im Notfalle immer zuerst an die I.T.F. Das ist der beste Beweis dafür, dass die Mitglieder zunächst einen gehörigen Verbandsbeitrag entrichten müssen. Es wundert mich, dass sie nicht selber einen höheren Beitrag fordern, damit mehr für sie getan werden kann. Es genügt nicht, nur Agitation zu treiben und neue Mitglieder zu werben. Wir halten deshalb an unserem Vorschlage fest; wird er abgelehnt, dann stimmen wir für denjenigen des Generalrats.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Der Genosse Forslund, Vertreter der schwedischen Eisenbahner, lässt dem Kongresse mitteilen, dass sie nicht zu den Verbänden gehören, welche den Antrag 1 betr. die Beitragserhöhung auf 50 Oere pro Mitglied und Jahr gestellt haben. Bevor Genosse Fimmen auf die angeschnittenen Punkte antwortet und abgestimmt wird, möchte Genosse Jarrigion von den französischen Eisenbahnern noch eine kurze Erklärung abgeben.

J. Jarrigion (Eisenbahner, Frankreich): Die Vertreter unserer Organisation, soweit sie im Vorstand sitzen, haben eine kurze

Aussprache gehabt und ich habe Ihnen hier eine Erklärung abzugeben. Wir haben in den letzten Jahren in Frankreich schwere Zeiten durchgemacht, harte Kämpfe gegen das Unternehmertum geführt, und uns dabei gegen die kommunistischen Organisationen zu verteidigen gehabt. Ich verweise auf unsern Streik im Jahre 1920, nach dem wir eine grosse Anzahl Mitglieder verloren haben; kurz, wir hatten stets mit grossen moralischen und materiellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Immerhin, wir haben uns einigermassen daran gewöhnt, uns aus der Verlegenheit herauszuhelfen und nicht über den Rahmen unserer Mittel hinaus zu verfügen. Angesichts der jetzigen Situation und des von den deutschen Kameraden an uns gerichteten Appells erkläre ich, dass wir trotz all dieser Schwierigkeiten und aller Kämpfe, die wir durchgemacht haben und noch durchmachen müssen, bereit sind, ab 1. Januar 1931 den vom Generalrat der I.T.F. vorgeschlagenen Beitragssatz zu zahlen. Wir werden unser möglichstes tun, auch unsere Kameraden in Frankreich zu dieser Stellungnahme zu bewegen. Wir sind jedoch nicht sicher, ob uns das gelingen wird.
(Beifall)

Edo Fimmen (Generalsekretär): Im Namen des Generalrats will ich den verschiedenen Rednern antworten. Alle Delegierten, die hier das Wort ergriffen, mit Ausnahme derjenigen aus Schweden und Dänemark, haben sich für den Vorschlag ausgesprochen, wie er namens des Generalrats vom Genossen Bidégaray heute morgen eingebracht worden ist. Ich begrüsse die Tatsache, dass sich schliesslich niemand gegen die Erhöhung der Beiträge gewandt hat, und ganz besonders freue ich mich darüber, dass auch die französischen Genossen durch Jarrigion ihr Einverständnis damit haben erklären lassen, trotz aller Schwierigkeiten, in denen sie sich heute befinden. Ich kenne die Schwierigkeiten der französischen Genossen; ich habe an ihrem letzten Kongress teilgenommen, und ich habe gesehen, welche verflixte, verfluchte, verdammte Mühe es den Vorstand gekostet hat, eine nach unseren Begriffen lächerlich kleine Beitragserhöhung nicht pro Woche, sondern pro Monat durchzusetzen. Deshalb weiss ich zu würdigen, dass die französischen Genossen trotz ihrer schwierigen Lage versprochen haben, ab 1. Januar nächsten Jahres den vom Generalrat vorgeschlagenen erhöhten Beitragssatz zu zahlen.

Genosse Scheffel hat der Meinung Ausdruck gegeben, dass mit dieser Erhöhung des Beitrages von 6 auf 8 Cents der freiwillige Sonderbeitrag von 1 1/2 Cents für das nächste Jahr in

Wegfall kommen soll. Als Sekretär der I.T.F., der am liebsten so viel wie möglich Geld in den Säckel bekommen will, war mir dieses Wort des Kollegen Scheffel nicht übermässig sympathisch. Ich möchte seine Ausführungen dahin interpretieren, dass es richtig ist, dass ein und das gleiche Recht für alle gelten soll; andererseits möchte ich den Genossen Scheffel bitten, seine Auffassung nicht dahin auszudehnen, dass eine Organisation, die nicht nur ihre Pflicht erfüllen, sondern mehr als ihre Pflicht tun will, nicht das Recht haben sollte, etwas mehr zu zahlen als hier festgelegt ist. Ich bin nicht besonders optimistisch, aber ich kann mir doch denken, dass sich einige Organisationen sagen: Die 8 Cents bezahlen wir. Aber die Propaganda im Fernen Osten, wofür wir in Stockholm den Extrabeitrag beschlossen haben, darf durch diese Beitragserhöhung nicht leiden.

Wenn wir diese $1\frac{1}{2}$ Cents Extrabeitrag nicht bekommen, bedeutet das, dass wir für die Arbeitsausdehnung im Jahr 1931 nur $\frac{1}{2}$ Cent pro Mitglied mehr haben, d. h. fl. 11 000 mehr statt der vorgesehenen fl. 40 000. Ich bin bescheiden, und muss bescheiden sein, denn ich sage mir: Derjenige, welcher das allerletzte aus dem Krug trinken will, kriegt den Deckel auf die Nase. Wir sind also damit einverstanden, dass alle Organisationen, die den Extrabeitrag von $1\frac{1}{2}$ Cents abzuführen versprochen haben, durch die Annahme des Beitragssatzes von 8 Cents jeglicher Verpflichtung in bezug auf ersteren enthoben sind. Sollte es aber Organisationen geben, welche die $1\frac{1}{2}$ Cents dennoch zahlen wollen, dann nehme ich an, dass Genosse Scheffel nichts dagegen hat.

Nun zum Antrag der skandinavischen Organisationen. Sie werden begriffen haben, dass die Möglichkeit der Annahme ihres Antrages hier äussert gering ist. Ich weiss, dass dies für unsere skandinavischen Kameraden eine grosse, grosse Enttäuschung ist. Sie haben mustergültige Organisationen, sie üben mustergültige Solidarität und ich stelle hier fest, dass wir kein einziges Mal an die Schweden, an die Dänen, an die Norweger vergeblich appelliert haben, wenn die Internationale Geld nötig hatte. Ich verstehe den Standpunkt der Skandinavier, nämlich dass sie sagen: wenn es uns möglich ist, muss es auch den andern möglich sein. Die Organisationen müssen so eingerichtet sein, dass tatsächlich ein Beitrag von einer halben Mark jährlich an die Internationale nicht zu viel ist. Ich möchte ganz offen heraus sagen, nicht als internationaler Sekretär, nicht als ein solcher, der ein direktes Interesse daran hat, sondern als Mann, der international eingestellt ist, dass ein Beitrag von 8 Cents pro Mitglied und Jahr ein lächerlich niedriger ist. Wir fas-

sen schöne Resolutionen, kämpfen gegen den Krieg, gegen den Faschismus, gegen den Kapitalismus, kämpfen für den Sozialismus, für eine neue Welt und alles das für 8 holländische Cents pro Jahr. Es ist einfach ein Skandal, dass wir noch nicht weiter sind, dass bei all den schönen Resolutionen und grossen Zielen, die wir haben, wir nicht mehr als sage und schreibe 8 holländische Cents von unseren Mitgliedsverbänden bekommen können. Das ist noch lange nicht 1/5 % dessen, was viele Mitglieder direkt an ihren Verband zahlen. Als international eingestellter Mann — als Sekretär darf ich es vielleicht nicht — sage ich, dass dies tatsächlich eine Schande ist. Wir müssen aber den gegebenen Tatsachen Rechnung tragen und wir können eben international nur ganz allmählich auf einen höheren Plan kommen.

Ich bitte die skandinavischen Genossen, die Versicherung mitnehmen zu wollen, dass der Generalrat ihre Auffassungen teilt; auch er hält es für die Pflicht der Organisationen, ihre Geldmittel zu erhöhen und dafür zu sorgen, dass noch während unserer Generation die Internationale über die Mittel verfügen wird, die sie braucht und ich bitte sie, in steter Fühlungnahme mit der Leitung der I.T.F., auf internationalem Gebiet praktisch mitzuarbeiten, damit einmal, und hoffentlich recht bald, die allgemeine Lage in den Organisationen so sein wird, dass ein Antrag wie er heute von den skandinavischen Genossen eingereicht worden ist, Aussicht auf Annahme hat.

Im Namen des Generalrats gebe ich der Hoffnung Ausdruck, dass der Kongress diese Beitragserhöhung von 6 auf 8 Cents einstimmig bewilligen wird. Die moralische Wirkung in unserem eigenen Kreise, auch die moralische Wirkung in dem Kreise anderer Berufssekretariate, die noch viel schlechter gestellt sind als wir, wird eine sehr grosse sein. Mit der einstimmigen Annahme des Antrages helfen wir nicht nur der I.T.F., helfen wir auch den internationalen Berufssekretariaten überhaupt. Ich hoffe deshalb, Genossen, dass dieser Antrag einstimmig angenommen wird und wir damit einen kleinen und doch grossen Schritt vorwärts gemacht haben. *(Beifall)*

Nach Ablehnung des Vorschlages der skandinavischen Organisationen und nach der Zurückziehung des Antrages der holländischen Eisen- und Strassenbahner nimmt der Kongress den Vorschlag des Generalrats auf eine Erhöhung des ordentlichen Beitrages zur I.T.F. von 6 auf 8 Cents holländischer Währung mit Wirkung ab 1. Januar 1931 einstimmig an.

Die Sitzung wird auf nachmittags 2.30 vertagt.

Fünfter Tag

Freitag, den 26. September 1930

Nachmittagssitzung

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir behandeln nun

ANTRAG 13: HAUPTARBEITSBEDINGUNGEN

Dieser Antrag ist gestellt von der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter. Die spanischen Vertreter sehen von einer Begründung des Antrages ab.

A. E. Townend (Eisenbahnangestellte, Grossbritannien): Ich glaube, dass der Kongress Anspruch auf eine nähere Begründung zu diesem Antrag hat, umso mehr, da es sich hier nicht um eine Kleinigkeit handelt, sondern um die Arbeitsbedingungen im allgemeinen, und wenn man so viel Zeit des Kongresses verwendet hat zur Diskussion des Achtsturentages, dann verdienen die Arbeitsbedingungen als solche mehr Beachtung.

Es ist wegen der erwähnten Ausnahmen nicht deutlich, welche Einstellung die spanischen Kollegen zur Frage des Achtsturentages oder der 48-Stundenwoche haben. Wir müssen strikt am Achtsturentag festhalten.

J. Diaz Mendes (Transportarbeiter, Spanien): Sofern die englischen Delegierten gegen die bestehende Fassung etwas einzuwenden haben, sind wir bereit, statt der „Einführung des tatsächlichen Achtsturentages oder der 48-Stundenwoche“ zu setzen: „Einführung einer Arbeitszeit von höchstens 8 Stunden täglich oder 48 Stunden wöchentlich.“

W. A. Robinson (Kleinhandelsangestellte, Grossbritannien): Nach meinem Dafürhalten wäre es am besten, wenn die spanischen Genossen den Antrag zurückziehen würden. Es geht hier nicht bloss um die Frage der Arbeitszeit, sondern auch um Mindestlöhne, die auf Grund der Lebenshaltungskosten in

jedem Lande festgesetzt werden sollen, und um andere wichtige Dinge, über die wir hier nicht so ohne weiteres durch Annahme der Resolution hinweggehen können.

T. Gómez (Eisenbahner, Spanien): Es handelt sich hier um keinen Vorschlag der spanischen Eisenbahner, sondern der Transportarbeiter. Wir erlangten davon erst Kenntnis, als wir ihn auf der Tagesordnung stehen sahen. Möglicherweise ist er etwas kompliziert, doch scheinen mir keine genügenden Gründe vorhanden zu sein, um ihn zurückzuziehen. Den spanischen Vertretern ist es hauptsächlich um die Abschaffung der Überarbeit zu tun. Natürlich soll sie nur geleistet werden, wenn es absolut notwendig ist. Wie bereits gesagt, haben wir nichts dagegen einzuwenden, dass statt der vorliegenden Fassung im Antrag gesprochen wird von einer täglichen oder wöchentlichen Höchst-arbeitszeit, falls dies Grund zur Ablehnung des Antrages geben sollte. Damit wäre auch den Verhältnissen in anderen Ländern Rechnung getragen. Der Vorschlag bezieht sich nur auf die Transportarbeiter im allgemeinen, nicht auf die Eisenbahner. Ich bin über die Arbeitsbedingungen in England nicht genau informiert. Aus Veröffentlichungen der I.T.F. über England habe ich ersehen, dass der Achtstundentag nicht in allen Dienstzweigen der Eisenbahn besteht. In vielen Ländern wird sogar länger als 8 Stunden im Tag gearbeitet, und deshalb bin ich für die Annahme des Antrages, mit der bereits genannten Abänderung.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir werden zunächst über Antrag 13 abstimmen. Es liegt dazu noch ein Zusatzantrag der skandinavischen Transportarbeiter- und Seeleuteorganisationen vor bezüglich der Arbeitszeit der Seeleute, über den wir besonders abzustimmen haben.

J. Hallsworth (Kleinhandelsangestellte, Grossbritannien): Ich beantrage, über Punkt 13 nicht abzustimmen, sondern zum nächsten Tagesordnungspunkt überzugehen.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Das würde einer Ablehnung des Antrages entsprechen.

Edo Finnen (Generalsekretär): Wenn wir auf den Vorschlag unserer englischen Freunde eingingen, würde das zweifelsohne einen ganz falschen und schlechten Eindruck machen. Genosse Cramp hat recht wenn er sagt, ein Beschluss, zur Tagesordnung

überzugehen, käme der Ablehnung des Antrages gleich. Man darf später nicht sagen können: die Transportarbeiter wollten mit diesen Fragen auf ihrem letzten Kongresse nichts zu tun haben. Ich gebe zu, dass es sich um eine schwierige Sache handelt und halte es für am besten, den Antrag dem Exekutivkomitee oder dem Generalrat der I.T.F. zu überweisen, damit festgestellt werden kann, inwieweit er ausführbar ist.

Der Kongress ist damit einverstanden.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir kommen jetzt zum

ANTRAG 6: ÄNDERUNG IN DER ZUSAMMENSETZUNG UND ERWEITERUNG DES GENERALRATS UND DES EXEKUTIVKOMITEES

Ein Zusatzantrag des indischen Steuerverbandes, Kalkutta lautet folgendermassen: Nach „Vertretung im Generalrat erhalten“ soll hinzugefügt werden „Einstweilen werden bis zu dieser Entscheidung zwei Mitglieder, eines als Vertreter Indiens und ein anderes als Vertreter Japans, in den Generalrat gewählt.“

Edo Fimmen (Generalsekretär): Der Generalrat beantragt eine Änderung der Satzungsbestimmungen betr. der Zusammensetzung des Generalrats. Bisher hatte die Gruppe Polen und die Randstaaten, gemeinsam mit der Tschechoslowakei und den Balkanstaaten, einen Sitz im Generalrat. In den letzten Jahren hat aber, besonders in Polen, die Zahl der Organisationen in diesen Ländern zugenommen und damit wir die nötige Fühlung durch den Generalrat mit den verschiedenen Ländergruppen und Organisationen, welche wir in diesen Ländergruppen haben, erhalten, erscheint es uns wünschenswert, den Generalrat um zwei Mitglieder zu erweitern, sodass wir in Zukunft für Polen und die Randstaaten einen Vertreter, für die Tschechoslowakei und Rumänien einen und schliesslich einen dritten für die Länder Bulgarien, Griechenland und Jugoslawien haben. Ferner bittet der Generalrat um die Ermächtigung, im Einvernehmen mit den angeschlossenen Organisationen im Fernen Osten sowie in Süd- und Nordamerika Massnahmen zu treffen, damit diese Organisationen ebenfalls eine angemessene Vertretung im Generalrat erhalten. In diesem Zusammenhang muss ich jetzt auch das Amendement der indischen Organisationen besprechen, welche beantragen, dass jetzt schon Indien und Japan je ein Vertreter im Generalrat zugeteilt werden soll. Der Generalrat ist der Meinung, dass dieser Antrag angenommen werden soll, nicht nur weil beide Länder heute schon mit einer Anzahl Mitglieder der I.T.F. angeschlossen sind, die

der Mitgliedschaft in manchen Ländergruppen Europas gleichkommt, sondern auch weil sie Arbeiter von Rassen erfassen, die bisher noch keine Vertretung im Generalrat hatten.

Bezüglich der Kosten der Vertretung kann noch eine genauere Regelung getroffen werden. Bekanntlich trägt die I.T.F. die Delegationskosten für die Generalratsmitglieder. Es wäre uns aber unmöglich, bei jeder Generalratssitzung etwa die Reisekosten von Indien und Japan hin und zurück zu ersetzen. Die Vertreter der beiden Länder haben sich bereits damit einverstanden erklärt, dass wir eine Regelung treffen, wonach die Kosten teilweise ersetzt werden und zwar auf Grund des Satzes, den wir bisher den Delegierten aus den am weitesten entfernten Ländern: Spanien und der Balkan, vergütet haben. Wir beantragen daher, unter dem soeben gemachten Vorbehalt, der Kongress möge beschliessen, ausser Polen und den Randstaaten, der Tschechoslowakei und Rumänien, Bulgarien, Griechenland und Jugoslawien auch Indien und Japan je eine Vertretung im Generalrat einzuräumen. Sobald das vorgesehene Sekretariat der I.T.F. im Fernen Osten errichtet ist, entsteht natürlich eine ganz andere Lage, und wir werden dann auf dem nächsten Kongress darüber beraten müssen, wie die betreffenden Länder im Generalrat vertreten sein sollen.

Ein weiterer Antrag des Generalrats geht dahin, das Sekretariat etwas anders als bisher zu gestalten. Bisher bestand das Sekretariat aus dem Generalsekretär und einem zweiten Sekretär. Beide sind auch Sekretäre der Sektionen, der eine für die Binnenschiffer, Seeleute und Hafendarbeiter, der andere für die Sektionen der Eisenbahner, Kraftfahrer und Strassenbahner. Wir halten es für wünschenswert, dass die Möglichkeit geschaffen wird, für diese Sektionen, ferner auch für die Finanzwirtschaft der I.T.F. Personen zu ernennen, die dafür eine gewisse Verantwortung tragen. Die Arbeiten für die einzelnen Sektionen werden heute bereits von Mitarbeitern, Personen, die bei der I.T.F. angestellt sind, erledigt. Die Arbeit wächst und mit ihr die Anforderungen an uns und wir sehen die Zeit herankommen, wo es notwendig sein wird, jemanden mit der Leitung der Sektionen zu betrauen, der auch etwas mehr von den technischen und beruflichen Fragen versteht, die wir so oft zu behandeln und zu lösen haben. Ich bin ein bescheidener Mensch und gebe von vornherein zu, dass ich von den technischen Angelegenheiten der Seeleute, Hafendarbeiter und Binnenschiffer jedenfalls weniger weiss als die Genossen in den verschiedenen uns angeschlossenen Verbänden, die eine Seeleute-, eine Hafendarbeiter- oder eine Binnenschiffer-Sektion führen. Das selbe trifft auf den Genossen Nathans zu, wenigstens

soweit die Sektionen der Strassenbahner und Kraftfahrer in Betracht kommen. Und deshalb erscheint es uns erwünscht, andere Kräfte heranzuziehen. Wie liegen nun aber die Verhältnisse eigentlich? Wir wollen zu unserer Arbeit Leute heranziehen, die nicht nur etwas können, sondern die auch eine gewisse Verantwortlichkeit haben sollen, d. h. Kameraden, die in den verschiedenen Ländern in ihrer Organisation bereits an leitender Stelle stehen. Diese verlassen ihre Posten nicht, um gewöhnliche Angestellte bei der I.T.F. zu werden. Besteht aber für uns die Möglichkeit, einem solchen Genossen eine Sekretärsstelle zu übertragen, dann werden wir ihn viel leichter für uns gewinnen können. Doch es gibt auch noch eine andere Möglichkeit: dass gute Kräfte, die wir bei der I.T.F. bereits haben, nicht einer besseren Besoldung wegen, sondern weil sie vielleicht bei irgend einer gewerkschaftlichen nationalen oder internationalen Organisation zum Sekretär aufrücken können, uns verlassen, und solche Personen möchten wir nicht verlieren. Derartige Fälle sind in der internationalen Gewerkschaftsbewegung schon vorgekommen.

Ich möchte daher den Kongress um seine Zustimmung dazu bitten, dass künftig der Generalrat befugt ist, auf Antrag der Exekutive neben dem Generalsekretär und dem jetzigen Hilfssekretär, der dann stellvertretender Generalsekretär werden soll, Sekretäre für die einzelnen Sektionen der I.T.F. zu ernennen. Meines Erachtens wäre dadurch die Möglichkeit gegeben, wirklich gute Kräfte an die I.T.F. zu binden, damit wir in Zukunft noch bessere Arbeit als in der Vergangenheit leisten können.

Im Namen des Generalrats bitte ich den Kongress, die beiden Anträge anzunehmen.

Ben Tillett (Transportarbeiter, Grossbritannien): Als einer der Gründer und Förderer der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bin ich sehr darauf bedacht, dass bei ihrer weiteren Gestaltung mit Vorsicht und Überlegung verfahren wird. Obgleich es viele nicht einsehen, ist die Welt durch die Fortschritte der Wissenschaft und die zunehmende Leistungsfähigkeit der Industrie viel kleiner geworden, als sie war, und was die Welt, soweit die Arbeiter in Betracht kommen, im jetzigen Augenblick am dringendsten benötigt, ist ein engerer Zusammenschluss und eine engere Weltkameradschaft. Einer unserer Dichter, Rudyard Kipling, tat einmal den Ausspruch: „Ost ist Ost und West ist West, und nie werden die beiden zusammenkommen“. Es ist unsere Aufgabe, zu beweisen, dass der Dichter Unrecht hatte. Die Kluft zwischen Ost und West müssen wir durch die goldene

Brücke einer grossen Kameradschaft, einer grossen Kollegialität, überbrücken.

Der letzte Krieg kostete 30 Millionen Menschenleben und 95 % dieser Menschenleben hat meine Klasse geopfert. Der Krieg wütete aber nicht unter den Arbeitern der Welt. Die Arbeiter der Welt wollen keinen Krieg und wenn die I.T.F. die wirksame Organisation werden soll, die sie werden kann, dann ist es ihre Aufgabe, diese Arbeiter in einem grossen Band der Kameradschaft zu vereinigen. Ich freue mich deshalb über diesen Antrag, so bescheiden er auch sein mag, denn seine Annahme wird dazu beitragen, wahre Einigkeit unter den Arbeitern der Welt zu schaffen, gleichgültig, welcher Klasse, Kaste, Rasse, Farbe, Nationalität, Sprache oder Religion sie auch sein mögen.

Wenn ich mich in dieser Versammlung umsehe und in Gedanken zurückgehe in die Anfänge der I.T.F., dünkt mir, als stände ich vor einem Wunder. Ich bin stolz darauf, so lange gelebt zu haben, um es mit eigenen Augen anschauen zu können. Und mein Wunsch ist, diese unsere prächtige Internationale möge systematisch aufgebaut werden. Ich möchte eine in Sektionen eingeteilte Organisation sehen, in welcher die verschiedenen Transportzweige sowie die verschiedenen geographischen und kulturellen Teile voll zur Geltung kommen, damit in den Handlungen und Äusserungen der Exekutive tatsächlich der Meinung der Transportarbeiter aller Länder Ausdruck verliehen wird. Gibt es doch auf dieser Welt etwas Grösseres als nur Sprache, etwas Besseres als nur Rasse, und das ist der Sinn der Menschheit als solcher.

Ich möchte hier denjenigen, denen man dieses grosse Werk zu verdanken hat, Ihrem Sekretär, Ihrem Vorsitzenden und Ihrem Generalrat, meine Achtung bezeigen; sie verdienen in der Tat alles Lob. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass, welche Erfolge wir auch in der Vergangenheit erzielt haben mögen, die Zukunft eine Menge von Gefahren in sich birgt. Um in der richtigen Richtung zu steuern, brauchen wir kluge Köpfe, treue Seelen, Einbildungskraft und ein Sehvermögen, das so weit über den Horizont reicht, dass es die ganze Welt selber umfasst.

Unser Transportgewerbe ist das grosse Glied, welches die Welt zusammenbindet und gerade auf den Transportarbeitern, ob auf See, bei den Eisenbahnen, im Kraftverkehr oder sonstwo, ruht ein grosses Mass von Verantwortung für den Wohlstand und Frieden auf der Welt. Wenn eine Organisation wie die unsrige sich richtig auswirken soll, muss der Kreis dieser Verantwortung grösser gezogen werden, muss sie viele Meinungen

und Interessen zur Geltung kommen lassen. Ich weiss, dass es Führer gibt, die nur allein Führer sein wollen; die Welt kann sich aber keine Mussolinis, kann sich keine Hitler leisten. Was sie braucht, sind vernünftige, tüchtige und erfahrene Männer, die ihr Bestes hergeben nicht ihrer selbst willen, sondern für die Welt als Ganzes.

Wenn es etwas gibt, das uns in dem Bande der grossen Kameradschaft zusammenhalten sollte, dann ist es die Erinnerung an unsere 30 Millionen Tote. Wir sind für Frieden. Zu Recht ist die Bemerkung gefallen, dass, wenn der Völkerbund das Geld haben könnte, das in einem einzigen Jahre zu Kriegsrüstungen verwendet wird, er genug Mittel hätte, um seine Arbeit auf 6 Jahrhunderte fortzuführen.

Ich kenne keine Einrichtung, die mehr für den Frieden und die Verständigung auf der Welt, für die Verständigung unter allen Völkern durch Ausstreckung ihrer Fühler über die Schranken von Rasse und Nationalität hinaus, getan hat als diese grosse Einrichtung der I.T.F. Ich freue mich darüber, dass ich einer ihrer Bundesgenossen bin. Ich werde es nicht mehr erleben, wenn sie alle ihre Ziele verwirklicht haben wird, ich möchte aber doch wenigstens solange leben, um dieses grosse Gebilde noch auf einer gesunden Grundlage, auf einem festen Fundament der Freundschaft, Weisheit und Erfahrung und gegenseitiger Verständigung ruhen zu sehen. Die Arbeiter aller Länder mögen sich vereinigen. Ich kenne aber keine Einrichtung auf dieser Welt, die besser als diese imstande wäre, ihnen den Weg dahin zu zeigen. (*Lebhafter Beifall*)

A. E. Townend (Eisenbahnangestellte, Grossbritannien): Im Geschäftsbericht steht, dass 5 Mitglieder und der Generalsekretär das Exekutivkomitee bilden. Ich möchte fragen, welches die Stellung des Genossen Nathans im Exekutivkomitee ist.

J. Jarrigion (Eisenbahner, Frankreich): Die französischen Delegierten sind mit dem Vorschlage, dass die Sektionsleiter auf Vorschlag der Exekutive vom Generalrat ernannt werden können, einverstanden. Dem Kongress soll aber das Recht erhalten bleiben, solche Sekretäre abzuberufen, wenn es die Umstände erforderlich machen.

Edo Fimmen (Generalsekretär): Auf die Frage des Kollegen Townend möchte ich erwidern, dass unsere Mitteilung im Bericht etwas deutlicher hätte sein müssen. Unser heutiges Exekutiv-

komitee setzt sich zusammen aus den Kollegen Cramp, Bidégaray, Forstner, Döring, Lindley und dem Generalsekretär; letzterer ist ebenfalls stimmberechtigt, doch der 2. Sekretär Nathans, der seit dem Stockholmer Kongress ebenfalls Mitglied der Exekutive ist, hat kein Stimmrecht. Ich weiss nicht, ob Sie diesen Zustand ändern wollen; bis jetzt war Nathans aber nur im Generalrat und nicht im Exekutivkomitee stimmberechtigt.

Zu den Ausführungen Jarrigions möchte ich bemerken, dass wir uns alle darüber einig sind, dass der Kongress das letzte Entscheidungsrecht hat. Wenn der Kongress einen Beschluss des Generalrats über die Ernennung eines Sekretärs gutheissen oder rückgängig machen will, so hat er, wie dies bisher auch der Fall war, das Recht dazu. Dagegen habe ich auch nichts einzuwenden; im Gegenteil: ich wünsche, dass die Beschlüsse und Ernennungen des Generalrats in bezug auf einen Sekretär vom Kongress kontrolliert, kritisiert, gutgeheissen oder für nichtig erklärt werden, wenn dies der Kongress wünscht. Der einzige Grund, weshalb wir die Sekretäre vom Generalrat ernannt haben möchten ist nur, dass der Kongress nur einmal alle 2 Jahre zusammentritt. Wenn Sie dem Generalrat diese Befugnis nicht erteilen wollen, hätte das zu bedeuten, dass wir mit der Ernennung eines Sekretärs weitere 2 Jahre warten müssen, aber im Hinblick auf unsere Arbeit dürfte es wünschenswert sein, einen oder zwei Sekretäre vorher anzustellen. Ich glaube, dass der Kongress nach dieser Klarstellung für unsern Vorschlag stimmen wird.

Ch. Lindley (Transportarbeiter, Schweden): Ich habe im Exekutivkomitee und im Generalrat gegen die Annahme des Vorschlages über die Erweiterung des Generalrats und Exekutivkomitees gestimmt. Ich bin nicht dafür, dass der Vorstand erweitert wird, denn durch die Annahme dieses Vorschlages haben wir zu gewärtigen, dass andere Länder mit gleichen Forderungen kommen. Bei Annahme des Antrages entstehen aber auch noch andere Folgen. Wir haben gerade beschlossen, den Beitrag zu erhöhen und wir wollen nicht, dass die bewilligten Gelder nun verwendet werden, um den höheren Aufwand für die Vorstandssitzungen zu bestreiten. Dies ist ein weiterer Grund, mich gegen den Antrag 6 auszusprechen.

Die Abstimmung ergibt die einmütige Annahme der Vorschläge des Generalrats.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir behandeln jetzt den von den

skandinavischen Transportarbeiter- und Seeleuteorganisationen eingereichten

ZUSATZANTRAG ZU VORSCHLAG 13 ÜBER DIE NOTWENDIGKEIT
DES ACHTSTUDENTAGES AUF SEE

und den Zusatzantrag des indischen Steuererverbandes in Kalkutta zum selben Antrag, der wie folgt lautet:

„Nach „Seeleute“ soll hinzugefügt werden:
aller Länder und Nationalitäten, einschliesslich der indischen
Seeleute.“

Chr. Borgland (Seeleute, Dänemark): Im Namen der skandinavischen Transportarbeiter- und Seeleuteverbände, welche den Antrag gestellt haben, der Kongress möge die Notwendigkeit eines wirklichen Achtsturentages oder einer Achtundvierzigstundenwoche und die Abschaffung der Überarbeit — besondere Fälle ausgenommen — für Seeleute besonders hervorheben, habe ich folgendes anzuführen: Im Jahre 1919 gelang es uns in Dänemark, das Dreiwachensystem für die Matrosen durchzusetzen. Ein ganzes Jahr haben wir hart gekämpft, um diese Errungenschaft zu erhalten, doch vergebens; wir mussten sie infolge der Übermacht des internationalen Reederkapitals wieder preisgeben, denn wir waren das einzige Land, welches das Dreiwachensystem hatte. Heute besteht das Zweiwachensystem, das heisst der 12-stündige Arbeitstag. Die Seeleute arbeiten unter viel schlechteren Bedingungen als die Industriearbeiter, die, wenn auch mit gewissen Ausnahmen, durchweg den Achtsturentag haben. Wir hoffen, dass der Kongress durch Annahme dieser Resolution die Seeleute in ihrem Kampfe um den Achtsturentag oder die 48-Stundenwoche, bzw. um die Einführung des Dreiwachensystems auf See unterstützen wird.

M. Daud (Steuer, Britisch Indien): Unseres Erachtens ist der Achtsturentag für die indischen Seeleute gerade so notwendig wie für die europäischen. In bezug auf ihre numerische Stärke stehen die indischen Seeleute im Vergleich zu den Seeleuten auf der ganzen Welt an vierter Stelle. Auf der Genfer Arbeitskonferenz vom Jahre 1929 hat die indische Regierung vorgeschlagen, dass die indischen Seeleute von einer eventuellen Arbeitszeitregelung ausgeschlossen werden sollen. Die indische Regierung stellt sich auf den Standpunkt, dass wenn für die europäischen Seeleute die Achtundvierzigstundenwoche gelten soll, die indischen Seeleute 60 Stunden in der Woche arbeiten müssten. Die Seeleute aller Länder und aller Rassen haben ein Anrecht auf den Achtsturentag. Es kommt nicht darauf an, in welchem Klima sie ihre

Arbeit ausführen. Sie fahren in allen Gewässern. Glücklicherweise ist es durch die Unterstützung seitens der Arbeitnehmergruppe und der I.T.F. der indischen Regierung nicht gelungen, ihr Vorhaben durchzusetzen. Sie soll jetzt lediglich ihre Ansicht darüber abgeben, ob sie es für wünschenswert hält, dass der Achtstundentag auch auf die indischen Seeleute Anwendung findet. Wir sind überzeugt davon, dass es uns mit Hilfe der I.T.F. auf der Genfer Arbeitskonferenz vom Jahre 1931 oder 1932 gelingen wird, einen Sieg über die indische Regierung zu erringen. Der europäische Seemann verdient £ 8.—10 im Monat, der indische durchschnittlich nur £ 2.— und dabei muss er viel länger als der europäische arbeiten. Die indischen Seeleute haben im Maschinenraum eine Arbeitszeit von 11—12 Stunden täglich, die europäischen dagegen in allgemeinen nur 8 Stunden. Das indische Bedienungspersonal muss bisweilen 16 Stunden im Tag arbeiten. Von einer Vergütung der Überarbeit ist keine Rede, während den europäischen Seeleuten Überstunden bezahlt werden.

Als die Frage des Achtstundentages in Genf besprochen wurde, haben die Vertreter der britischen Arbeiterregierung mit den Vertretern der indischen Regierung gestimmt. Wir gebrauchen immer die Losung: „Arbeiter aller Länder vereinigt euch“, wir sprechen immer von Solidarität und dem gemeinsamen Kampfe gegen das internationale Kapital. Welche Logik ist das, wenn dann die britische Arbeiterregierung sich auf Seite der indischen Regierung stellt? Die Engländer haben eine sozialistische Regierung und es ist deren Pflicht, mit den Arbeitnehmervertretern zu stimmen, damit auch auf die indischen Seeleute die Washingtoner Achtstundentag-Konvention Anwendung finden kann. Ich hoffe, dass dies der britischen Regierung mitgeteilt und danach gehandelt wird, wenn die Frage des Achtstundentages wieder zur Verhandlung steht.

E. Guzialek (Transportarbeiter, Polen): Ich möchte einige Worte über den Achtstundentag in Polen sagen. In unserem Lande besteht ein Achtstundentagsgesetz, aber die Seeleute fallen nicht darunter. An Bord der Schiffe, die über den atlantischen Ozean fahren, muss das Deckpersonal 12 Stunden im Tag arbeiten. Es handelt sich hier um Schiffe, die von Dänemark übernommen wurden und die auf diesen Schiffen sich befindlichen dänischen Offiziere zwingen die polnischen Seeleute, 12 Stunden täglich zu arbeiten, trotz einer Verordnung, die der Arbeitsminister gemeinsam mit dem Handelsminister erlassen hat, wonach die Arbeitszeit für das Deckpersonal auf den Schiffen, die über den

Kanal—Linie Calais—Dover—fahren, 8 Stunden betragen soll. Wir haben uns dieserhalb an die Regierung und an das Seeamt gewandt, finden aber kein Gehör. Die dänischen Offiziere stellen sich einfach auf den Standpunkt, die polnischen Vorschriften könnten an Bord der Schiffe keine Anwendung finden, weil es sich um ehemalige dänische Schiffe handle und für die Seeleute gölte der dänische Zwölfstundentag. Und für diese 12 Stunden Arbeit erhalten sie den gleichen Lohn, den die andern polnischen Seeleute verdienen, welche z. B. von Gdingen nach London, Hull oder nach den einzelnen französischen, holländischen und belgischen Häfen fahren. Obgleich die faschistische polnische Regierung im Jahre 1929 vor der maritimen Konferenz einen Bericht nach Genf geschickt hat, wonach die Arbeitszeit an Bord 8 Stunden beträgt, tut sie nichts dazu, dass der Achtstundentag auch tatsächlich eingehalten wird. Ich richte diese paar Worte an Euch mit dem Appell, uns zu helfen bei der Durchführung der Gesetze, die zum Schutz der Arbeiter erlassen worden sind, welchen Schutz die Arbeiter in anderen Ländern bereits geniessen. Es ist notwendig, dass Ihr die Verhältnisse in Polen kennt und versteht, denn dieses Land entwickelt sich zu einer neuen Seemacht, dessen Handelsflotte sich bereits in vollem Aufschwung befindet. Es ist eine grosse Gefahr für uns, dass in den Nachbarstaaten Polens die Arbeitszeit auf See vielfach noch 12 Stunden täglich beträgt und bei unserer Forderung auf den Achtstundentag weisen uns die Reeder auf diese Tatsache hin.

Edo Fimmen (Generalsekretär): Als Sekretär der I.T.F., vor allem als Sekretär der Seeleutesektion, begrüsse ich es, dass die skandinavischen Genossen diesen Antrag eingebracht haben. Dies ist in der Tat notwendig, denn so werden die in Genf schwebenden Verhandlungen nicht nur seitens der Seeleute in der I.T.F., sondern seitens des gesamten Kongresses moralisch unterstützt. Vielleicht wird es sogar so weit kommen, dass wir im Interesse des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche für die Seeleute von unseren Mitgliedsorganisationen noch etwas anderes als bloss moralische Unterstützung verlangen müssen. Es gibt wohl kaum eine Unternehmergruppe, die reaktionärer ist als die Reeder. Diese Gegner können wir nur durch allerschärfsten Kampf auf die Knie zwingen. Auch der Zusatzantrag der indischen Kollegen, wonach der Achtstundentag auf die Seeleute aller Länder und Nationalitäten einschliesslich der indischen Seeleute Anwendung finden soll, ist durchaus berechtigt. Im allgemeinen ist der Generalrat dagegen, dass wir die eine oder andere Gruppe ausdrücklich

nennen und ich wiederhole, was ich bereits heute morgen gesagt habe: was immer auch die I.T.F. beschliesst und tut, gilt und ist für die Arbeiter aller Länder und Rassen. Wir halten es aber in diesem besonderen Falle, auf Grund der Stellungnahme der Regierungen und Reeder auf der letzten Internationalen Arbeitskonferenz für erwünscht, dass von dieser allgemeinen Regel abgewichen wird und wir ausdrücklich sagen, dass diese Resolution gilt für die Seeleute aller Länder und aller Rassen (letzteres statt Nationalitäten), einschliesslich der indischen Seeleute. Ich beantrage, die Zusatzanträge der skandinavischen Transportarbeiter und Seeleute und der indischen Seeleute mit der genannten Abänderung anzunehmen.

Beide Anträge werden einstimmig angenommen.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Der palästinische Delegierte Kahan teilt soeben mit, dass er wegen des Beschlusses auf Beitragserhöhung den von seiner Organisation gestellten.

ANTRAG 3 BETR. GRÜNDUNG EINER STREIKUNTERSTÜTZUNGS-
KASSE

zurückzieht.

ANTRAG 4 BETR. BESCHLÜSSE, DIE EINE BEITRAGSERHÖHUNG IM
GEFOLGE HABEN KÖNNEN

J. Jarrigion (Eisenbahner, Frankreich): Der Zweck unseres Antrages ist lediglich, dass künftighin die I.T.F. die Notwendigkeit einer Beitragserhöhung den angeschlossenen Organisationen gegenüber besser begründet als bisher. Sie sollen vorher dazu Stellung nehmen können, damit sie in der Lage sind, auch ihre eigenen Mitglieder nötigenfalls zu einer Erhöhung der Beiträge zu bewegen. Ich glaube, dass ich über diesen Punkt nicht ausführlicher zu sein brauche und erwarte, dass die I.T.F. unserem Antrage im gegebenen Falle Rechnung tragen wird.

Edo Fimmen (Generalsekretär): Ich kann dem Genossen Jarrigion versichern, dass der Generalrat mit dem Vorschlage der französischen Kollegen vollkommen einverstanden ist, und dass wir in Zukunft, falls sich wieder die Notwendigkeit einer Beitragserhöhung ergeben sollte, dem in dem Antrage ausgesprochenen Wunsche entsprechen werden.

Der Antrag wird angenommen.

ANTRAG 5 BETR. EINSETZUNG EINER REVISIONS- UND BUDGET-KOMMISSION WÄHREND DER TAGUNG DES KONGRESSES

J. Jarrigion (Eisenbahner, Frankreich): Da der Geschäfts- und Kassenbericht mit allen gewünschten Einzelheiten dem Kongress unterbreitet wurde, erübrigt sich die verlangte Einsetzung einer Revisions- und Budget-Kommission, weshalb wir unsern Antrag zurückziehen.

ANTRAG 8 BETR. STAND DER ORGANISATION IM NAHMEN OSTEN

C. T. Cramp (Vorsitzender): Es liegt zum Antrag 8 der nachfolgende Zusatzantrag des Indischen Steuerverbandes, Kalkutta, vor:

„In der 6. Zeile soll nach „Palästina“ hinzugefügt werden: oder in Indien, je nachdem wie es der Generalrat nach Beratschlagung mit den angeschlossenen Verbänden des Ostens für zweckmässig hält.“

Isr. Kahan (Eisenbahner, Palästina): Es wurde hier viel von der Annäherung des Ostens und Westens gesprochen. Da aber die Entfernung zwischen den beiden Weltteilen so gross ist, glauben wir, dass es zweckmässig wäre, im Mittelpunkte eine Basis zu schaffen und dafür kommt der Nahe Osten in Betracht. Wir in Palästina bilden gewissermassen die Brücke zwischen Ost und West. Die Transportarbeiter in Ägypten, in Syrien, in Mesopotamien und einigen anderen kleinen Ländern im Nahen Osten sind teilweise nicht organisiert und der I.T.F. überhaupt nicht angeschlossen. Um unsere Tätigkeit in dieser Richtung entfalten zu können, halten wir die Errichtung eines Sekretariats der I.T.F. im Nahen Osten für notwendig. Diese Ansicht haben wir wiederholte Male ausgesprochen und wir wissen, dass das Exekutivkomitee der I.T.F. im Prinzip damit einig geht. Es handelt sich nur um die praktische Ausführung. Seitens des Exekutivkomitees wurde mir gesagt, dass in nächster Zukunft eine Delegation der I.T.F. nach dem Nahen und Fernen Osten entsandt werden würde und ich hoffe nun, dass diese Delegation aus den Ingenieuren bestehen wird, welche die Pläne für die zu bauende Brücke zwischen den Arbeitern des Ostens und Westens rechtfertigen und näher ausarbeiten werden. Ich sah mich heute wieder veranlasst, auf diese Frage einzugehen und ziehe unsern Antrag vorläufig, d. h. bis zum nächsten Kongress zurück, sofern nicht diese Brücke in der Zwischenzeit gebaut werden wird.

Bei dieser Gelegenheit will ich hiermit dem Exekutivkomitee der I.T.F. mit dem Kollegen Cramp an der Spitze, insbesondere aber den englischen Kollegen Eisenbahnern, die Parlamentsmit-

glieder sind, wie den Kollegen Walkden, Bromley, etc., unseren herzlichen Dank und unsere volle Anerkennung aussprechen für die viele Mühe, die sie sich gegeben haben, um die Anerkennung unserer Gewerkschaft in Ägypten durchzusetzen.

ANTRAG 9 BETR. INTERNATIONALE KUNDGEBUNGEN

P. Moltmaker (Eisen- und Strassenbahner, Holland): Unsere Organisation hat diesen Antrag gestellt, weil wir glauben, dass den einzelnen internationalen Kundgebungen, welche gewisse Landesverbände veranstalten, ein viel besseres Gepräge verliehen wird, wenn sie unter Leitung der I.T.F. abgehalten werden. Wir hoffen, dass uns die Verbände durch Annahme des Antrages darin zustimmen.

Der Antrag wird einmütig angenommen.

Darnach wird

ANTRAG 10 BETR. VERÖFFENTLICHUNG DER KONGRESSBERICHTE ohne Diskussion angenommen.

ANTRAG 11 BETR. ABHALTUNG VON SEKTIONSKONFERENZEN

Coudun (Eisenbahner, Frankreich): Die französische Eisenbahnerorganisation ist der Auffassung, dass, obwohl die Abhaltung von besonderen Sektionskonferenzen für die betreffenden Landesorganisationen eine Ehre bedeutet, solche aus Sparsamkeitsgründen unmittelbar vor dem Vollkongress der I.T.F. stattfinden sollen. Dadurch wäre es den Landesverbänden möglich, eine grössere Zahl Vertreter zu solchen Sitzungen zu delegieren, und nicht nur ihnen, sondern auch der Internationale selbst entstünden viel weniger Kosten. Wir haben also diesen Antrag im Interesse der I.T.F. selbst gestellt. Wenn Sektionskonferenzen extra einberufen werden, muss sie jeweils einen ganzen Stab von Übersetzern mitnehmen, womit beträchtliche Ausgaben verbunden sind. Diese vermeidlichen Mehrkosten häufen sich zu einer hübschen Summe an, die gespart werden könnte, sodass man nicht immer wieder mit dem Verlangen um Beitragserhöhung an uns herantreten müsste.

N. Nathans (2. Sekretär): Mit den französischen Kameraden sind wir grundsätzlich ganz einverstanden, und wir haben uns auch in der Vergangenheit bemüht, die Sektionskonferenzen in Verbindung mit dem Vollkongress abzuhalten. Wir waren aber wiederholte Male durch besondere Umstände gezwungen, von dieser Regel abzuweichen. Der Seeleute- und der Hafendarbeiter-Beirat mussten zu wichtigen Sitzungen im Hinblick auf unsere Bemühungen beim Internationalen Arbeitsamt in Genf einberufen wer-

den. Es war unmöglich, bis zum Kongress zu warten. Vor der Arbeitskonferenz in Genf. mussten wir unbedingt eine Beirats-sitzung der Eisenbahner anberaumen, die in Prag stattfand. Im Hinblick auf diese Konferenz durfte die Behandlung der wichtigen Fragen betr. die automatische Kupplung und die Einmannbesetzung keinen Aufschub bis zum Kongress erfahren. In Verbindung mit dem internationalen Kongress der Eisenbahnverwaltungen war eine Gegendemonstration der I.T.F. notwendig; dies ist der Grund, weshalb wir den Eisenbahner-Demonstrationskongress am gleichen Platze wie die Unternehmer, nämlich in Madrid, abhielten. Die letzten Chauffeurskonferenzen, welche ein Programm auszuarbeiten hatten, fanden in Paris und London statt. Auch damit konnten wir nicht bis zum nächsten I.T.F.-Kongress zuwarten. Dies würde den Erfolg unserer Arbeit in Frage stellen. Als Ort der nächsten Beiratssitzung der Kraftfahrer ist Berlin vorgesehen und aller Wahrscheinlichkeit nach wird dort als nächster Tagungsort wieder eine andere europäische Hauptstadt gewählt werden. Damit wird bezweckt, den Beiratsmitgliedern, welche zu den Verkehrsfragen Stellung nehmen und Vorschläge dazu ausarbeiten sollen, Gelegenheit zu geben, an Orten, wo die stärksten Verkehrsadern zusammenlaufen, mit den neuen Problemen und deren Lösungen vertraut zu werden.

Wie gesagt, grundsätzlich sind wir mit dem Vorschlag der französischen Kameraden einverstanden und wir haben, soweit es angängig war, in der Vergangenheit bereits getan, was sie wollen.

Coudun (Eisenbahner, Frankreich): Die Erklärung des Genossen Nathans befriedigt uns vollkommen. Wir ziehen deshalb den Antrag zurück.

ANTRAG 16 BETR. SOZIALISIERUNG DES LANDTRANSPORT- GEWERBES

Es wird beschlossen, diesen von der Spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter gestellten Antrag dem Generalrat zur Weiterbehandlung zu überweisen.

Darnach erstattet:

A. G. Walkden (Eisenbahnangestellte, Grossbritannien) Bericht über die Feststellungen der Mandatprüfungskommission.

BERICHT DER MANDATPRÜFUNGSKOMMISSION

Die aus den Kollegen H. Jochade (Deutschland), A. G. Walkden (Grossbritannien) und K. Weigl (Österreich) beste-

hende Mandatprüfungskommission hat die Mandate und die sonstigen Unterlagen geprüft und alles in Ordnung befunden.

Sie stellt mit Genugtuung fest, dass nicht weniger als 59 Organisationen aus 26 Ländern vertreten sind. 149 offizielle Delegierte, die insgesamt 2 109 299 Mitglieder vertreten, nehmen am Kongresse teil. Von diesen Delegierten vertreten drei mehr als eine Organisation. Die meisten Mitglieder des Generalrats treten gleichzeitig als Vertreter ihrer Organisation auf. Eine Ausnahme bilden M. Bidégaray, Johann Döring sowie das Ausschussmitglied J. Brautigam. Ferner wohnen der Generalsekretär Edo Fimmen und der 2. Sekretär N. Nathans dem Kongresse bei. Mehrere Organisationen haben ausser der ihnen zustehenden Anzahl stimmberechtigter Delegierten noch Gäste entsandt. Insgesamt sind 25 Gäste anwesend.

Wenn man berücksichtigt, dass die I.T.F. am 1. Januar 1930 rund 2 275 000 Mitglieder zählte, so ergibt sich, dass rund 166 000 Mitglieder nicht vertreten sind. Diese verteilen sich auf 35 Organisationen, welche nicht imstande sind, die mit der Beschickung des Kongresses verbundenen Kosten zu tragen. Zu den Abwesenden gehören auch die argentinischen Eisenbahner mit 70 000 Mitgliedern, die sonst immer auf den Kongressen der I.T.F. vertreten waren. Sie hatten auch die Absicht, Delegierte zu entsenden, entschuldigten sich aber telegraphisch, vermutlich wegen der politischen Ereignisse in ihrem Lande.

Von anderen Organisationen und internationalen Berufssekretariaten nehmen noch folgende Gäste am Kongresse teil:

Walter M. Citrine,	Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes,
George Hicks,	„ des englischen Gewerkschaftsbundes,
J. S. Middleton,	„ der englischen Arbeiterpartei,
L. Veenstra,	„ der Internationale der Schiffsoffiziere,
H. Hochstrasser,	„ der Internationale der Buchbinder, Buchdrucker
	und Lithographen,
K. de Jonge,	} „ der Fabrikarbeiter,
L. M. v. Waasdijk,	
P. J. Tevenan,	„ der Internationale des Personals in öffentlichen
V. Hartig,	} Betrieben,
W. Banfield,	
	„ der Internationale der Lebens- und Genussmittel-
	arbeiter,
J. Hallsworth,	„ der Internationale der Privatangestellten und
	Techniker,
T. Shaw,	„ der Internationale der Textilarbeiter.

Ferner sind ein Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes, der Genosse A. Staal und Genosse Edw. Mattson vom schwedischen Bergarbeiterverband anwesend.

* * *

Der Bericht der Mandatprüfungskommission wird angenommen.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir kommen nun zur Behandlung des dem Kongresse schriftlich vorliegenden Berichtes über die Sitzung der Strassenbahnersektion.

BERICHT ÜBER DIE SONDERKONFERENZ DER STRASSENBAHNERSEKTION, ABGEHALTEN AM 23. SEPTEMBER 1930 IN LONDON, CAXTON HALL

Der Kongress hat der Sonderkonferenz der Strassenbahner die Anträge 12 b: *Untersuchung über die Beförderung von Personen im Strassenverkehr* und 17: *Technische Verbesserungen im Strassenbahndienst* zur Behandlung überwiesen.

Zunächst findet eine eingehende Aussprache über den Antrag 17 statt.

Kollege *Diaz Méndez* von der spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter begründet den Antrag. Er bemerkt, dass die Forderungen seiner Organisation in einem von der I.T.F. aufzustellenden internationalen Programm aufgenommen werden könnten. An der Diskussion beteiligen sich noch die Kollegen *Guinchard* (Frankreich), *Weigl* (Österreich), *Vercruyce* (Belgien), *Van Ballaer* (Belgien) und *Kemptoner* (Deutschland). Alle Delegierten sind sich über die Notwendigkeit der Ausarbeitung eines internationalen Programmes einig. Die Mehrheit der Konferenz hält es für notwendig, dass vor der Aufstellung des Programmes vom Sekretariat eine Erhebung über die das Strassenbahnpersonal interessierenden Fragen eingeleitet und durch einen Fragebogen möglichst genaue Auskunft darüber eingeholt wird. Gleichzeitig soll der Sekretär die Organisationen zu möglichst reger Mitarbeit auffordern.

Die Konferenz beschliesst einstimmig, die Einsetzung eines Beirates für die Strassenbahnersektion zu verlangen. Nach einem weiteren Beschluss sollen dem Kongress folgende Entschliessungen zur Annahme unterbreitet werden:

I.

„Der Internationale Transportarbeiterkongress ersucht das Exekutivkomitee der I.T.F., einen Beirat für die Strassenbahnersektion einzusetzen und beauftragt das Sekretariat, die erforderlichen Erhebungen einzuleiten, welche den Beirat instandsetzen sollen, ein Programm der Mindestforderungen auf technischem, arbeitsrechtlichem und sozialem Gebiete aufzustellen.“

II.

„Der Internationale Transportarbeiterkongress hält es für unerlässlich, dass die Strassenbahnen mit allen zum Schutze der Angestellten und des fahrenden Publikums notwendigen Sicherheitsvorrichtungen ausgerüstet sind. Das Sekretariat wird beauftragt, die angeschlossenen Organisationen im Kampfe für die Einführung solcher Sicherheitsmassnahmen kräftigst zu unterstützen.“

Zu dem sowohl der Strassenbahner-, als auch der Kraftfahrer-konferenz unterbreiteten Antrag 12 b betr. Untersuchung über die Beförderung von Personen im Strassenverkehr wird beschlossen, dass die Kollegen Garrigos (Spanien), Jaccoud (Frankreich), Kemptner (Deutschland) und Van Ballaer (Belgien) an der Kraftfahrerkonferenz teilnehmen werden, um dort die Auffassungen der Strassenbahner zu dem Antrag zu vertreten.

Der Vorsitzende weist zum Schluss auf die grossen Schwierigkeiten in bezug auf die Organisationszuständigkeit der Strassenbahner hin, die darin bestehen, dass das Personal der städtischen Betriebe meist in den Organisationen der Gemeinde- und Staatsarbeiter, das Personal bei den Privatunternehmern aber in den für dieses bestehenden Verbänden organisiert ist. Er betont, wie notwendig es ist, dass die Strassenbahner, gleichgültig in welchem Unternehmen sie beschäftigt sind, ein und derselben Organisation angehören.

Der Vorsitzende Döring wird angewiesen, dem Kongresse über die Arbeiten der Konferenz Bericht zu erstatten.

* * *

J. Döring (Transportarbeiter, Deutschland): Ich könnte mich in meinem Berichte darauf beschränken, hinzuweisen auf den Ihnen schriftlich vorliegenden Bericht. Zur näheren Erläuterung möchte ich aber noch folgendes bemerken: die in dem Berichte enthaltenen zwei Resolutionen beziehen sich auf Punkt 17 der Tagesordnung, den der Generalrat der Strassenbahnerkonferenz zur Erledigung überwiesen hat. Statt ihn anzunehmen, hat die Spezialkonferenz diese Resolutionen ausgearbeitet und, wie ich feststellen möchte, einstimmig angenommen.

Es ist bei der Beratung darüber Klage geführt worden, dass die Strassenbahnersektion eigentlich diejenige Sektion ist, die keine feste Vertretung in der I.T.F. hat wie dies bei den anderen Gruppen der Fall ist. Dazu will ich bemerken, dass einmal vor Jahren vom Sekretariat der Versuch gemacht worden ist, auch eine solche Gruppenbildung bei den Strassenbahnern durchzusetzen und einen

Beirat zu wählen. Die Strassenbahner haben aber nur von einzelnen Ländern dem Sekretariat Berichte eingeschickt und infolgedessen war das Sekretariat auch nicht in der Lage, einen solchen Beirat zu schaffen. Also die Nichtschaffung des Beirats ist nicht auf mangelnden guten Willen des Generalrats oder des Sekretariats zurückzuführen, sondern auf die Interesselosigkeit der Strassenbahner selber, weil sie sich um die Frage nicht bekümmert haben. Es wurde jetzt auf der Konferenz der Antrag gestellt, einen Strassenbahner-Beirat zu wählen. Das ist natürlich so ohne weiteres nicht möglich und deshalb beantragen wir die Annahme der im Bericht enthaltenen Entschliessung I, wonach das Exekutivkomitee und das Sekretariat zusammen zum zweiten Mal versuchen sollen, einen solchen Beirat ins Leben zu rufen. Ob es gelingt, ist eine andere Frage.

In der Konferenz hat noch eine Frage eine Rolle gespielt: Die Organisierung der Strassenbahner. Bekanntlich gibt es Strassenbahnen, die im Besitze privater Unternehmungen und solche die im Besitze der Kommunen sind. Nach unserer Auffassung gehören die Strassenbahner, unbekümmert darum, ob sie in privaten oder öffentlichen Unternehmen arbeiten, in eine Organisation. Sie können dann umso wirkungsvoller ihre Interessen vertreten und ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen verbessern.

Bei der Diskussion über diese Frage habe ich bekanntgegeben, dass wir in Deutschland jetzt über diese schwierige Frage hinweggekommen sind dadurch, dass sich der Deutsche Verkehrsbund, also die Transportarbeitergewerkschaft und die Organisation der in den Gemeindebetrieben beschäftigten Arbeiter zusammengeschlossen haben, sodass heute Strassenbahner in Deutschland tatsächlich in einer Organisation vereinigt sind. Dagegen hat ein französischer Delegierter Stellung genommen, indem er meinte, dass so auch das übrige bei den Kommunen beschäftigte Personal in eine, wie wir das in Deutschland nennen, „freie“ Gewerkschaft hineinkäme. Schliesslich hat aber die Konferenz einstimmig zum Ausdruck gebracht, dass sie es für wünschenswert hält, dass alle in einer Organisation sind, gleichviel in welcher Richtung, damit sie gemeinsam ihre Interessen vertreten können.

Ich bitte Sie, diese beiden Entschliessungen anzunehmen.

Der Kongress heisst darauf den Bericht mit den vorgeschlagenen Resolutionen gut.

Die Sitzung wird auf Samstag, den 27. September, morgens 9 Uhr vertagt.

Sechster Tag

Samstag, den 27. September 1930

Vormittagssitzung

C. T. Cramp (Vorsitzender): Die Ländergruppen werden ersucht, ihre Kandidaten für den Generalrat und das Exekutivkomitee schriftlich dem Sekretariat aufzugeben.

Wir behandeln nun die dem Kongress vorliegenden Berichte über die Spezialkonferenzen der Eisenbahner, Hafentarbeiter und Binnenschiffer.

BERICHT ÜBER DIE SONDERKONFERENZ DER EISENBAHNERSEKTION, ABGEHALTEN AM 23. SEPTEMBER 1930 IN LONDON, CAXTON HALL

Den Vorsitz führt zunächst Kollege *Cramp* (Grossbritannien), später *Bidégaray* (Frankreich) und *Nathans* (Sekretär).

Bei der Eröffnung der Diskussion bemerkt *Nathans*, die Tagesordnung sei nicht sehr reichhaltig, weil erst kürzlich eine Sonderkonferenz in Madrid abgehalten wurde. Der Kongress hat der Sitzung nur einen Antrag, No. 20: Abschaffung der Bahnübergänge, überwiesen.

Der Tätigkeitsbericht der Sektion ist im allgemeinen Geschäftsbericht enthalten. Der Sekretär macht dazu einige ergänzende Bemerkungen über die Lage der Eisenbahner in Palästina, über die Beziehungen der I.T.F. zur G.D.L. (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer), über den Stand der Angelegenheit der Einmann-Führung von Lokomotiven und über die Verwirklichung der Madrider Beschlüsse. Zunächst führt er aus:

Die Lage in Palästina. Am 10. September wurde unserm Vorsitzenden von der englischen Regierung mitgeteilt, dass der palästinische Verband der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbediensteten anerkannt und allen Staatsbediensteten Palästinas das Vereinigungsrecht zu kaum ungünstigeren Bedingungen als in anderen Ländern üblich gewährt worden ist. Das ist die erste Frucht unserer Bemühungen, bei denen uns auch der Kollege Cramp und die englischen Eisenbahnerkollegen im Parlament kräftig unterstützt

haben. Das Sekretariat teilt die Ansicht der englischen Kollegen, dass dieses Ergebnis einen grossen Schritt vorwärts bedeutet.

Kollege *Paulis* (Belgien) möchte nähere Auskunft über den heutigen Stand der Dinge haben. Kollege *Kahan* (Palästina) gibt einen Überblick über die Lage, die, wie er sagt, seit dem Stockholmer Kongress unverändert geblieben ist. Zu dem Zeitpunkt seiner Abreise war der Organisation noch nichts von der günstigen Entscheidung bekannt. Die palästinischen Mitglieder der I.T.F. wissen die Aktion der I.T.F. und die Bemühungen des Vorsitzenden sowie der englischen Kollegen sehr zu schätzen. Für eine soziale Gesetzgebung bleibt aber noch alles zu tun übrig und daher appelliert *Kahan* an die Konferenz um weitere Unterstützung der Arbeiter Palästinas. Des Sekretär verspricht die Hilfe der I.T.F., soweit dies in ihrer Macht steht, und bittet *Kahan*, dafür Sorge zu tragen, dass die I.T.F. regelmässig und genau über die Entwicklung der Lage in Palästina unterrichtet wird.

Beziehungen zur G. D. L. Der Sekretär gibt einen kurzen Überblick über die mit der G. D. L. in letzter Zeit gepflogenen Beziehungen, die nicht befriedigend sind. Die I.T.F. ist zu dem Königsberger Kongress der G.D.L. nicht eingeladen worden, wohl aber angeschlossene Lokomotivpersonalverbände. Auf der Tagung befürwortete Kollege *Borgsted* vom schwedischen Lokomotivpersonalverband warm den Anschluss der G.D.L. an die I.T.F., doch aus der vom Kongress angenommenen Entschliessung geht nicht hervor, dass dieses Mahnwort beherzigt wurde. Nach deren Inhalt kommt vorläufig für die G.D.L. ein internationaler Anschluss nicht in Frage.

An dem sich hierauf anschliessenden Gedankenaustausch nehmen teil die Kollegen *Scheffel* (Deutschland), *Moltmaker* (Holland), *Ross* (Grossbritannien), *Brodecký* (Tschechoslowakei), *Paulis* (Belgien), *Gill* (Grossbritannien), *Jensen* (Dänemark) und *Grünzner* (Tschechoslowakei). Mehrere Delegierte geben ihrer Enttäuschung darüber Ausdruck, dass trotz der Amsterdamer Besprechungen zwischen Vertretern der I.T.F., des deutschen Einheitsverbandes und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer der Anschluss noch nicht zustande gekommen ist. Die deutschen Lokomotivführer haben damals versprochen, in ihren Reihen für den Anschlussgedanken zu werben, während die I.T.F. versprach, die Schwierigkeiten, auf welche die Führer der G.D.L. stossen, um ihre Mitglieder zum Abschluss einer Arbeitsgemeinschaft mit dem Einheitsverbande und zum Beitritt zur I.T.F. zu bewegen, gebührend zu würdigen. Mit Bedauern wird festgestellt, dass die G.D.L. sowohl in ihren Zuschriften an die I.T.F. als auch in ihren Veröffent-

lichungen vom wahren Sachverhalt abweichende Darstellungen gibt. So übertreibt sie vor ihren Mitgliedern, die für den Anschluss an die I.T.F. sind, die Schwierigkeiten, misst den Zugeständnissen des Einheitsverbandes eine viel geringere Bedeutung bei, als sie tatsächlich haben und legt die aus dem Abschluss einer Arbeitsgemeinschaft mit diesem Verbands sich ergebenden Verpflichtungen fälschlicherweise dahin aus, als ob der Einheitsverband die Verschmelzung der G.D.L. mit ihm zur Vorbedingung eines Beitrittes der G.D.L. zur I.T.F. mache. Ferner hat die G.D.L. in ihren Veröffentlichungen versucht, den Wert der Bemühungen der I.T.F. und des Kollegen Bidégaray zugunsten der deutschen Eisenbahner bei den Verhandlungen im Reichsbahnausschuss in Paris herabzusetzen.

Verschiedene Redner dringen darauf an, dass man gegenüber den ausserhalb der Arbeiterbewegung stehenden Organisationen, namentlich gegenüber den Berufsvereinen, eine bestimmtere Haltung einnehmen solle. Die Kollegen Belgiens und Hollands zollen dem englischen Eisenbahnbeamtenverband Anerkennung dafür, dass er die Beziehungen zu den (neutralen) Beamtenverbänden in diesen Ländern, welche ihre Beziehungen zum englischen Beamtenverbande dazu missbrauchten, um die beiden Einheitsverbände anzugreifen, gelöst hat. Kollege Gill antwortet darauf, dass die englischen Eisenbahnbeamten versucht haben, die beiden neutralen Organisationen Hollands und Belgiens zum Anschluss an die I.T.F. zu bewegen. Nachdem sie aber auf dem Stockholmer Kongresse gehört haben, welche Angriffe auf die beiden Einheitsverbände in Holland und Belgien unternommen wurden, zauderten sie nicht mehr lange und haben sich von den beiden neutralen Verbänden abgewendet.

Die Konferenz teilt die Ansicht des Sekretariats, dass die Unabhängigkeit jeder Landesorganisation in bezug auf ihre Organisationsform gewahrt bleiben soll, d. h. dass es den Arbeitern jedes Landes zu überlassen ist, selbst zu bestimmen, welche Form den moralischen und materiellen Verhältnissen ihres Landes am besten entspricht. *Nathans* weist darauf hin, dass wir uns in der Vergangenheit, überall wo dies tunlich war, bemüht haben, die Eisenbahnerorganisationen der allgemeinen Arbeiterbewegung näher zu bringen und die angeschlossenen und anschlussfähigen Eisenbahnverbände davon zu überzeugen, wie notwendig es ist, dass sie zusammenarbeiten und geschlossen gegen das Unternehmertum vorgehen. Diese Politik hat sich bewährt und wir sind deshalb der Ansicht, dass wir auch weiterhin in dieser nutzbringenden Weise arbeiten und den eingeschlagenen Weg fortsetzen sollen. Ferner

bemerkt Sekretär Nathans, dass die I.T.F. nicht die geeignete Plattform ist, um nationale Streitigkeiten auszutragen, besonders dann nicht, wenn die daran interessierten Personen abwesend sind.

Nathans fordert dann die Organisationen auf, der Einladung des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands zu seiner auf 4. und 5. Oktober nach Nürnberg einberufenen Berufskonferenz des Lokomotivpersonals in möglichst grosser Zahl Folge zu leisten.

Die Ein-Mann-Führung von Lokomotiven. Sekretär *Nathans* teilt mit, dass laut einer Mitteilung des Internationalen Arbeitsamtes der vom Eisenbahnerbeirat in Prag gutgeheissene Fragebogenentwurf als Grundlage der Untersuchung des I.A.A. dient. Die Erfahrung hat gelehrt, dass das Problem äusserst schwierig ist und es ist daher nötig, dass die angeschlossenen Organisationen alles tun, was die Arbeit des Sekretariats zur Lösung der Frage erleichtern kann. Alles verfügbare Material, so bedeutungslos es auch scheinen möge, muss dem Sekretariat eingeschickt werden. Es geht bei diesem Problem nicht nur um die Lebensinteressen des Lokomotivpersonals, sondern der gesamten Eisenbahnerschaft.

Der Vorsitzende, Kollege *Bidégaray* (Frankreich), spricht im Namen der Konferenz die Anerkennung der Verbände für die vom Sekretariat geleistete Arbeit aus und fordert dasselbe auf, seine Bemühungen fortzusetzen.

Ausführung der Madrider Beschlüsse. Sekretär *Nathans* teilt mit, dass nach dem Kongresse noch in Madrid versucht worden ist, mit dem Internationalen Verein des Eisenbahnkongresses in direkte Verbindung zu kommen. Nachdem aber die ersten offiziellen Schritte kein positives Resultat erhoffen liessen, wurden die Versuche aufgegeben. Wir tragen uns nun mit der Absicht, den Wortlaut unserer Beschlüsse allen diesem Verein angeschlossenen Verwaltungen sowie den Regierungen der im Verein vertretenen Länder bekanntzugeben. Die Arbeitgeber würden so Kenntnis von den Forderungen des Personals erlangen und gleichzeitig könnten sie ersucht werden, dieselben in Erwägung zu ziehen.

Die Konferenz stimmt diesem Vorschlage zu.

Antrag 20: Abschaffung der Bahnübergänge. *Nathans* schlägt vor, die Angelegenheit gemeinschaftlich mit den Kraftfahrern, u. z. in deren Konferenz, zu untersuchen, da ihn beide Gruppen behandeln müssen. Auf seine Anregung hin werden die Kollegen Chapel-Spanien, Badinot-Frankreich, van Braambeek-Niederlande und Collins-Grossbritannien in die Kraftfahrer-Konferenz delegiert.

* * *

Der Kongress nimmt den Bericht der Eisenbahner-Konferenz einmütig an.

BERICHT ÜBER DIE SONDERKONFERENZ DER HAFENARBEITER,
ABGEHALTEN AM 23. SEPTEMBER 1930 IN LONDON, CAXTON HALL

Der Vorsitzende *Bevin* (England) teilt mit, dass der Hafentarbeiter-Konferenz die Anträge 12 a und 12 c der Tagesordnung des Kongresses zur Diskussion und Stellungnahme überwiesen worden sind. Der vom holländischen Zentralverband der Transportarbeiter gestellte Antrag 12 a lautet:

„Der Kongress beauftragt das Sekretariat, Nachforschungen über den Stand von Angebot an und Nachfrage nach Arbeitskräften in den Hafenerbetrieben der wichtigsten Häfen in den einzelnen Ländern anzustellen und Massnahmen zu einer Regelung dieser Verhältnisse zu treffen.“

Vom englischen Transportarbeiterverband wurde der folgende Antrag (12 c) gestellt:

„*Gesetz und Praxis bezüglich der Unfallentschädigung und Invalidenversicherung in Verbindung mit Unfällen auf Schiffen etc.* Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Exekutivkomitee, eine Untersuchung über die Organisation und Verwaltung der Betriebe zur Beförderung von Personen im Strassenverkehr durchzuführen unter besonderer Berücksichtigung des kommunalen und interkommunalen Verkehrswesens, d. h. innerhalb der Städte, zwischen Städten und angrenzenden Orten und zwischen den Städten selbst, ferner über die Eigentumsverhältnisse und die Verwaltung der Mittel solcher Verkehrsbetriebe und schliesslich, einen besonderen Ausschuss zu diesem Zwecke einzusetzen.“

Bevin schlägt vor, zunächst den Antrag der holländischen Organisation zu diskutieren. Die Konferenz erklärt sich damit einverstanden, wonach der Vorsitzende dem Genossen *Kievit* (Holland) zur Begründung des Antrages das Wort erteilt. Dieser schildert darauf die verschiedenen Arbeitsvermittlungssysteme in der früheren und heutigen Zeit, wobei er auf seinen in der letzten Nummer der „I.T.F.“ erschienenen diesbezüglichen Artikel verweist. Durch behördliche Kontrolle der Arbeitsnachweise für Hafentarbeiter muss dafür gesorgt werden, dass sich die Hafenreserve in einem solchen Rahmen bewegt, dass der errungene Lohnstandard nicht gefährdet wird.

An der Diskussion über diesen Gegenstand beteiligen sich noch die Genossen *Rudolph* (Deutschland), *Weigl* (Österreich), *Ben Tillet* (England) und *Erikson* (Schweden).

Rudolph (Deutschland) nimmt als selbstverständlich an, dass auch die Binnenhäfen, soweit sie einen grösseren Umschlag haben und eine grössere Zahl von Hafentarbeitern in Frage kommt, von der Unter-

suchung erfasst werden. In Deutschland besteht eine Regelung für die Arbeitsvermittlung, u. a. in Hamburg, wo unter Mitwirkung der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände sowie der Behörde auch der Umfang der Hafensreserve, die Zahl der losen Arbeiter, festgesetzt wird. In normalen Zeiten ist in Hamburg kein so grosser Überschuss an Hafenarbeitern vorhanden wie etwa in Rotterdam, weil der Hafenbetriebsverein die Vermittlung nur im Auftrag der Arbeitgeber vornimmt. Redner schildert auch die Werbesysteme in Königsberg und Duisburg. Ob das in Deutschland aufgrund der allgemeinen gesetzlichen Regelung der Frage der Arbeitsvermittlung bestehende System auch auf andere Länder übertragbar ist und einheitliche Richtlinien für die Hafenstädte der verschiedenen angeschlossenen Landesverbände geschaffen werden können, wird das Resultat der Untersuchung zeigen.

Weigl (Österreich) weist darauf hin, dass das Problem der Arbeitsvermittlung in den Hafenstädten nicht nur für die Arbeiter in den Seehäfen, sondern auch für die Arbeiter in den Binnenhäfen von Bedeutung ist. In der Donauschifffahrt herrschen, soweit Rumänien und Bulgarien in Frage kommen, in dieser Beziehung noch recht schlimme Zustände. Wir leiden besonders darunter, dass auf der unteren Donau nur sehr schwache Ansätze von Organisationen vorhanden sind. Redner macht ferner Mitteilungen über die Unterstützungseinrichtungen für die Arbeiter im Falle von Erwerbsunfähigkeit durch Krankheit oder Unfall.

Ben Tillett (Grossbritannien): Die grössten Schwierigkeiten ergeben sich im Zusammenhang mit der Stückarbeit und Überarbeit. Am besten kann mit den grossen Unternehmungen verhandelt werden. Die Verhältnisse in der Binnenschifffahrt Grossbritanniens und auf dem europäischen Festlande sind grundverschieden. Unsere Kanäle sind viel schmaler und weniger tief als auf dem Kontinent. Dort haben Schleppkähne 1500 bis 2000 Tonnen, auf der Themse gibt es nur solche von ca. 200 Tonnen. Die Binnenschiffer auf dem Festlande können wegen der grösseren Ausdehnung des Gewerbes besser organisatorisch erfasst werden und deshalb müssen sich auch die Behörden mehr um sie kümmern. Tillett spricht dann von den schwierigen Verhältnissen in der englischen Küstenschifffahrt, die ihre Hauptursache in der starken Entwicklung des Eisenbahnwesens und des Strassenverkehrs haben. Die einzige Stütze für die Binnenschiffer ist ihre eigene Organisation, die es fertig gebracht hat, kollektive Arbeitsverträge für sie abzuschliessen.

Erikson (Schweden) weist auf die grossen Misstände hin, welche durch ein grosses Mass Überarbeit entstehen. In allen Häfen herrscht grosse Erwerbslosigkeit. Obwohl die Überarbeit nicht ganz abge-

schaftt werden kann, sollte sie doch möglichst stark eingeschränkt werden, um die verheerenden Wirkungen der Arbeitslosigkeit abzuschwächen. Er gibt der Meinung Ausdruck, dass sich die Konferenz in einer Entschliessung grundsätzlich gegen die Überarbeit aussprechen soll.

Der *Vorsitzende* stellt fest, dass es Meinungsverschiedenheiten in der grundsätzlichen Frage nicht gibt und beantragt die Annahme des Vorschlages der holländischen Transportarbeiterorganisation. Auf Grund der Erhebung wäre es dann möglich, einen Bericht zu verfassen, der den angeschlossenen Organisationen zugeschickt werden kann. Darnach könne der Hafendarbeiter-Beirat zusammentreten, um auf Grund des Berichtes zu prüfen, welche Massnahmen getroffen werden müssen, um die Arbeitsvermittlung international zu verbessern und einheitlich zu regeln. Es wäre dazu wahrscheinlich am nützlichsten, dass die Konferenz einen kleinen Ausschuss zur Ausarbeitung eines Fragebogens für die Erhebung wählt.

Die Konferenz ist auch mit dem Vorschlage des Genossen Erikson einverstanden und es wird beschlossen, im Protokoll festzulegen, dass sie sich grundsätzlich gegen die Überarbeit ausgesprochen hat. Endgültig soll zu dieser Frage Stellung genommen werden in dem auf Grund des Ergebnisses der Erhebung herauszugebenden Berichte.

Darauf werden in den vorgeschlagenen Ausschuss gewählt die Genossen *Kievit* (Holland), *Rudolph* (Deutschland), der *Vorsitzende Bevin* (Grossbritannien) und *Edo Fimmen* (Generalsekretär der I.T.F.).

Es wird beschlossen, diese Vorschläge und obigen Beschluss dem Kongress zur Annahme zu unterbreiten.

Der *Vorsitzende Bevin* begründet darauf den Antrag seiner Organisation. In England besteht für die Arbeitgeber kein Versicherungszwang. Bevor im englischen Parlament weitere Schritte zur Erlangung einer Versicherungsgesetzgebung gemacht werden, wäre es im Interesse einer einheitlichen und zweckmässigen Regelung von Wert, wenn sich die englischen Kollegen das Ergebnis der beantragten Untersuchung zunutze machen könnten. *Somers* bemerkt, dass in Belgien die Arbeitgeber für Arbeitsunfälle gesetzlich verantwortlich gemacht werden, d. h. die Haftbarkeit wird ohne weiteres auf die Versicherungsgesellschaft übertragen. *Rudolph* (Deutschland): Nach dem deutschen Gesetz ist nicht der Schiffseigentümer, sondern einfach *der Unternehmer*, gleichgültig ob Stauer oder Reeder, für Unfälle verantwortlich. Es handelt sich hier nur darum, durch eine Erhebung festzustellen, wie die sozialen Belange der Arbeiter in den einzelnen Häfen an Bord von Seeschiffen gewahrt werden.

Der Antrag der englischen Organisation wird darnach angenommen.

Auf eine Bitte des Vorsitzenden wird ferner noch von verschiedenen Delegierten mitgeteilt, wie es mit der Ratifizierung des im Juni v. J. in Genf angenommenen Übereinkommens zum Schutze der Hafendarbeiter in den einzelnen Ländern steht. In England haben eine Reihe von Sitzungen mit den Arbeitgebern und der Regierung stattgefunden. Es herrscht bis auf einen einzigen Punkt, wobei es sich mehr um eine redaktionelle Wendung dreht, Einigkeit, sodass es so gut wie sicher ist, dass die Regierung der nächsten Sitzung des Parlaments das Abkommen zur Ratifizierung und gleichzeitig zur Festlegung der daraus für die nationale Gesetzgebung folgenden Änderungen vorlegen wird.

Erikson (Schweden) teilt mit, dass das schwedische Parlament die Konvention bereits vor 2 Monaten ratifiziert hat. *Kievit* (Holland) berichtet, dass die holländische Regierung dieser Tage beim Parlament eine Vorlage zur Ratifizierung des Übereinkommens eingereicht hat. *Rudolph* (Deutschland) bedauert, nicht die selben günstigen Mitteilungen machen zu können. Zwar hat die Regierung die Konvention dem Parlament vorgelegt, doch lediglich zur Kenntnisnahme. Die deutsche Regierung steht auf dem Standpunkt, dass man bei der Einführung der durch ein solches Abkommen erforderlichen Massnahmen für Deutschland auf manche Schwierigkeiten stossen wird und dass es vor allem nötig sei, dass die Konvention von den Regierungen der wichtigsten Länder gleichzeitig ratifiziert werde. *Vignaud* (Frankreich) teilt mit, dass in seinem Lande mit der baldigen Ratifizierung der Konvention zu rechnen sein dürfte. Der *Vorsitzende* schliesst die Besprechungen, indem er die Delegierten nochmals auffordert, dafür Sorge tragen zu wollen, dass die Organisationen in ihren Ländern auf die Regierungen den nötigen Druck ausüben, um eine baldige Ratifizierung der Konvention zu erlangen.

* * *

Der Bericht der Hafendarbeiter-Konferenz wird gutgeheissen.

BERICHT ÜBER DIE SONDERKONFERENZ DER BINNENSCHIFFER,
ABGEHALTEN AM 23. SEPTEMBER 1930 IN LONDON, CAXTON HALL

Bei der Eröffnung der Konferenz erteilt der Vorsitzende dem Generalsekretär *Fimmen* das Wort. Dieser weist darauf hin, dass die Sektion der Binnenschiffer bisher zwar dem Namen nach existiert hat, aber im Gegensatz zu den Sektionen der Seeleute, Hafendarbeiter, Eisenbahner und Kraftwagenführer so gut wie nichts getan hat. Der Hauptgrund liegt darin, dass es dem Sekretariat an

Zeit, besonders aber an Kräften fehlte. Es ist zu erwarten, dass der jetzt tagende Kongress eine Beitragserhöhung bewilligen wird, wodurch die Möglichkeit gegeben wäre, für die Binnenschiffer in Zukunft ähnliche Arbeit zu leisten, wie das bisher für andere Sektionen geschah. Wenn also die Konferenz dem Sekretariate bestimmte Richtlinien für die Arbeit gibt, ist eine Gewähr dafür vorhanden, dass bis zum nächsten Kongresse auch für die Sektion der Binnenschiffer praktische Arbeit verrichtet werden kann.

An der Diskussion beteiligen sich die Genossen *Rudolph* (Deutschland), *Danielsson* (Schweden), *Duner* (Schweden), *Forstner* (Österreich) und *Brautigam* (Holland).

Der Genosse *Rudolph* (Deutschland) weist darauf hin, dass in Genf eine gemischte Kommission, bestehend aus Vertretern der Transitkommission des Völkerbundes und des Internationalen Arbeitsamtes geschaffen worden ist, die sich besonders mit Fragen der Binnenschifffahrt befasst. Er selber gehört ihr als technischer Berater an. Er unterstreicht ferner die Ausführungen des Generalsekretärs und weist auf die Schwierigkeiten bei der Arbeit für die Binnenschiffer hin, deren Arbeitsbedingungen in den einzelnen Ländern ganz verschieden sind. Nach seiner Meinung kann auf ähnlicher Grundlage wie das in der gemischten Kommission in Genf geschehen soll, auch international durch die I.T.F. sehr erspriessliche Arbeit geleistet werden.

Die Genossen *Danielsson* und *Duner* (Schweden) erstatten ausführlich Bericht über die Verhältnisse bei den Binnenschiffern in ihrem Lande: dort ist für die Binnenschiffer Bedeutendes erreicht worden und auch in anderen Ländern müsste dies möglich sein. Andererseits ist es Aufgabe der I.T.F., international einzugreifen; dabei darf sie sich nicht auf das Internationale Arbeitsamt verlassen.

Genosse *Forstner* (Österreich) teilt mit, dass auch in Österreich die Arbeitsbedingungen der auf der Donau beschäftigten Arbeiter tarifvertraglich geregelt worden sind; für sie ist gewiss nicht weniger erreicht worden als in anderen Ländern, einschliesslich Schweden. Auch er unterstreicht die Notwendigkeit, dass für die Binnenschiffer ähnliche Arbeit geleistet wird wie das für andere Berufsgruppen geschieht.

Der Vorsitzende, Genosse *Brautigam* (Holland) warnt davor, zu viel Fragen auf einmal anzuschneiden. Es möge wahr sein, dass die I.T.F. bisher international für die Binnenschiffer wenig getan hat; im nationalen Rahmen sind die Organisationen für die Binnenschiffer gewiss nicht weniger kräftig eingetreten als für andere Gruppen. Dies trifft insbesondere auf die internationalen Stromgebiete mit starker Binnenschifffahrt zu. Vor allem erfordern die

eigentlichen Arbeitsbedingungen, die Löhne und Arbeitszeit und die Frage der Sozialgesetzgebung, evtl. auch diejenige der Sicherheit, eine internationale Regelung.

In der weiteren Diskussion treten die verschiedenen Delegierten der Ansicht Brautigams bei. *Danielsson* (Schweden) fordert die Anstellung einer sachverständigen Person für die Sektion der Binnenschiffer. Der *Generalsekretär* erwidert darauf, dass bisher wegen Mangel an Mitteln von der Einstellung sachverständiger Kräfte Abstand genommen werden musste. Nach diesem Kongresse wird, wie er hofft, in dieser Hinsicht Abhilfe geschaffen werden können; es sind aber nicht in erster Linie die Binnenschiffer, die eine solche Kraft beanspruchen können. Bisher wurde für die Sektionen der Seeleute, Kraftfahrer, Hafenarbeiter und Eisenbahner auch ohne derartige Kräfte gearbeitet, und wie er glaubt, mit guten Erfolgen. Es muss auf der dadurch geschaffenen Grundlage für diese Sektionen weiter gearbeitet und noch mehr geleistet werden wie bisher. Sie bedürfen am dringendsten sachverständiger Kräfte. Die Sektion der Binnenschiffer ist heute in einem Stadium, wo die übrigen Sektionen vor 2 oder 4 Jahren waren. Für sie wird auch ohne sachverständige Kraft genau das gleiche Mass von Arbeit geleistet werden können wie bisher für die anderen Berufsgruppen; die Frage der Anstellung einer sachverständigen Person dürfte erst in 2 oder 4 Jahren akut werden. Im übrigen schliesst er sich den Ausführungen des Vorsitzenden an und schlägt vor, dass das Sekretariat beauftragt werde, Erhebungen über die Arbeitsbedingungen, die Löhne und Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt einerseits und die sozialen Verhältnisse andererseits baldmöglichst einzuleiten. Den angeschlossenen Verbänden wird das Ergebnis dieser Untersuchung mitgeteilt, wonach der Beirat der Binnenschiffer einberufen wird, um ein Forderungsprogramm aufzustellen und Massnahmen zu seiner Durchführung zu beraten.

Ferner sollen alle Organisationen aufgefordert werden, ihre Vertreter für diesen Beirat baldmöglichst zu ernennen und sie dem Sekretariat aufzugeben.

Diesem Antrag wird einmütig zugestimmt; ferner wird beschlossen, ihn dem Vollkongress zur Annahme zu unterbreiten.

* * *

Auch dieser Bericht wird vom Kongress einstimmig angenommen.

PUNKT 11 DER TAGESORDNUNG: SITZ DER I.T.F.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Der Generalrat beantragt, den Sitz der I.T.F. in Amsterdam zu belassen.

Der Kongress ist damit einverstanden.

PUNKT 12 a DER TAGESORDNUNG: WAHL DER LÄNDER, DIE VERTRETER IN GENERALRAT UND EXEKUTIVKOMITEE ENTSENDEN WERDEN

Edo Fimmen (Generalsekretär): Ich glaube, es ist am besten, wir lassen die Einteilung der Länder und Ländergruppen wie sie bisher war, d. h. mit den Änderungen, wie wir sie gestern beschlossen haben. Dies bedeutet, dass *Vertreter* erhalten:

Deutschland	2
Grossbritannien, Irland und Kanada	2
die skandinavischen Länder	1
Holland und Belgien	1
Frankreich und Luxemburg	1
Spanien und Süd-Amerika	1
Italien	1
Österreich, die Schweiz und Ungarn	1
Polen und die baltischen Staaten	1
Tschechoslowakei und Rumänien	1
Bulgarien, Griechenland und Jugoslawien (Balkan)	1
Japan	1
Indien	1

Der Generalrat würde demnach in Zukunft statt aus 11, aus 15 Mitgliedern bestehen; dazu kommen noch der Generalsekretär und der stellvertretende Generalsekretär.

Diesem Vorschlage stimmt der Kongress zu.

PUNKT 12 b DER TAGESORDNUNG: WAHL DES GENERALRATS UND DER ERSATZMITGLIEDER

Edo Fimmen (Generalsekretär): Wir müssen jetzt die Wahl der Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Generalrats vornehmen. Vorgeschlagen wurden:

	<i>Mitglied:</i>	<i>Stellvertreter:</i>
<i>Von Grossbritannien, Irland und Kanada:</i>		
für die Eisenbahner	C. T. Cramp	A. G. Walkden
für die Transportarbeiter und Seeleute	E. Bevin	J. Henson
<i>Von Deutschland:</i>		
für die Transportarbeiter und Seeleute	J. Döring	O. Schumann
für die Eisenbahner	H. Jochade	Fr. Scheffel
<i>Von den skandinavischen Ländern:</i>	Ch. Lindley	V. Pedersen
<i>Von Holland und Belgien:</i>	Ch. Mahlman	G. Lambert
<i>Von Frankreich und Luxemburg:</i>	M. Bidégaray	E. Vignaud
<i>Von Italien:</i>	G. Sardelli	—
<i>Von Spanien und Süd-Amerika:</i>	T. Gómez	J. Diaz Méndez
<i>Von den Balkanländern:</i>	G. Stanko	N. Issaieff
<i>Von Polen und den Randstaaten:</i>	K. Maxamin	P. Zeibolts (Lettland)
<i>Von der Tschechoslowakei u. Rumänien:</i>	W. Brodecký	E. Grünzner
<i>Von Österreich, der Schweiz u. Ungarn:</i>	R. Bratschi	J. Smeykal
<i>Von Japan:</i>	K. Hamada	S. Moqi
<i>Von Indien:</i>	M. Daud	Syed Munawar

Der Generalrat wird einstimmig in obiger Zusammensetzung gewählt.

PUNKT 12 c DER TAGESORDNUNG: WAHL DES
EXEKUTIVKOMITEES

Edo Fimmen (Generalsekretär): Die Mitglieder des Exekutivkomitees werden aus dem Generalrat gewählt. Es können also keine anderen Genossen aufgestellt werden als diejenigen, welche soeben in den Generalrat gewählt wurden. Wir haben gestern beschlossen, dass das Exekutivkomitee künftig statt aus 5, aus 6 Mitgliedern bestehen wird, wozu noch der Generalsekretär kommt. Die Wahl ist auf bestimmte Länder begrenzt. Es wird um schriftliche Einreichung der Vorschläge gebeten.

* * *

Edo Fimmen (Generalsekretär): Für 6 Sitze im Exekutivkomitee sind 8 Kandidaten aufgegeben worden u. z.:

1. C. T. Cramp-Grossbritannien; 2. J. Döring-Deutschland; 3. Ch. Lindley-Schweden; 4. M. Bidégaray-Frankreich; 5. Ch. Mahlman-Belgien; 6. R. Bratschi-Schweiz; 7. W. Brodecký-Tschechoslowakei und 8. T. Gómez-Spanien.

Wir müssen nun eine getrennte Abstimmung vornehmen. Jede Delegation erhält einen Briefumschlag, auf dem aussen die Gesamtzahl der von ihr vertretenen Mitglieder per 1. Januar 1930 steht. Darin sind Zettel ebenfalls mit den Mitgliederzahlen bis zu der auf der Aussenseite des Umschlages angegebenen Gesamtzahl. Die Delegationen werden gebeten, auf jeden Zettel 6 Namen einzutragen. Füllt Ihr einen Zettel nicht aus, dann bedeutet das, dass Eure Delegation nicht ihren ganzen Einfluss bei der Wahl ausübt.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Während die Wahl vor sich geht, können wir den nächsten Punkt behandeln.

PUNKT 13 DER TAGESORDNUNG: BESTIMMUNG DES LANDES, IN
WELCHEM DER NÄCHSTE KONGRESS STATTFINDEN WIRD

C. T. Cramp (Vorsitzender): Es liegen 2 Anträge vor. Die polnischen Eisenbahner schlagen Warschau vor, die tschechoslowakischen Eisenbahner Prag. Wünschen die Kollegen, welche die Vorschläge gemacht haben, das Wort?

W. Brodecký (Eisenbahner, Tschechoslowakei): Wir Tschechen laden Euch herzlichst ein, das nächste Mal nach Prag zu

kommen. Wir versprechen Euch, dass wir alles daransetzen werden, um von vornherein einen vollen Erfolg des Kongresses zu verbürgen und zu zeigen, was slawische Gastfreundschaft heisst.

K. Maxamin (Eisenbahner, Polen): Leider macht mir der Genosse Brodecký überall Konkurrenz. Aber vielleicht gelingt es mir dieses Mal doch, die Genossen nach Warschau zu bringen. Wir haben ein eigenes Haus, die Genossen Fimmen, Nathans, Cramp und Scheffel haben es bereits gesehen. Es eignet sich sehr gut für die Abhaltung unseres internationalen Kongresses. In Prag hat bereits eine internationale Eisenbahnertagung stattgefunden und ich glaube, dass auch wir Anspruch darauf haben, dass einmal ein Kongress in Warschau abgehalten wird. Dann erfordert auch die politische Lage in Polen, dass die I.T.F. eine solche Tagung in unserem Lande veranstaltet. Wenn die Genossen von rein organisatorischen Gesichtspunkten aus bei der Wahl des nächsten Kongressortes abstimmen, dann bin ich sicher, dass es Warschau sein wird.

* * *

Die Abstimmung ergibt 38 Stimmen für Warschau und 52 für Prag. Damit ist *Prag* als nächster Kongressort gewählt.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Die Berichte der Kraftfahrer- und Seeleutekonferenz sind noch nicht in allen Sprachen fertig.

Kollege *Sardelli* möchte noch einige Ausführungen über die Lage des Faschismus in Italien machen. Ich erteile ihm hierzu das Wort.

DIE LAGE IN ITALIEN

G. Sardelli (Italien): Da sich gerade Gelegenheit dazu bietet, möchte ich hiermit im Namen der italienischen Genossen unsern herzlichsten Dank aussprechen für alles, was die I.T.F. getan hat, um den italienischen Transportarbeitern, und damit dem italienischen Proletariat zu helfen. Gestatten Sie mir, noch einiges über das wichtigste Problem zu sagen, vor das wir uns heute gestellt sehen, über das Problem der faschistischen Reaktion, die hier auf diesem Kongresse nach meiner Auffassung nicht genügend besprochen worden ist, trotzdem vielfach der zunehmenden Reaktion in allen Ländern Erwähnung getan wurde.

Vor allem übermittle ich diesem Kongresse die Grüsse der italienischen Transportarbeiter, welche leider nicht anwesend sein können; ohne Zweifel wird dies aber auf dem nächsten Kongresse

der Fall sein. Ich gebe sogar der Hoffnung Ausdruck, dass der übernächste Kongress in Rom abgehalten werden kann.

Dieser Kongress aber würde nicht seine volle Solidaritätspflicht erfüllen, wenn er sich hier nicht auch offen ausspräche und die faschistische Reaktion, die in allen Ländern auftritt, nicht verurteilen würde. Der Faschismus bedroht die Arbeiter auf der ganzen Welt, durch sein Regime werden nicht bloss die Arbeiter Italiens unterdrückt. Er hemmt sogar die normale Entwicklung unserer heutigen Gesellschaft. Meines Erachtens ist darauf auch die Haltung der Regierung der Vereinigten Staaten zurückzuführen, welche die faschistischen Organisationen aufgelöst hat. Nach dem Beispiele der italienischen Diktatur sind in den verschiedenen Ländern Europas Diktaturen aufgerichtet worden, die zu einer Gefahr für den Weltfrieden und ein Mittel zur Unterdrückung der Arbeiterschaft geworden sind. Der Faschismus ist die Verneinung aller Prinzipien der Freiheit und Demokratie und daher die vollständige Verneinung der Menschen- und Bürgerrechte, deren Grundlage die französische Revolution vom Jahre 1789 gelegt hat. Der Faschismus ist nur durch Unterdrückung der Arbeiterklasse zu seiner heutigen Macht gelangt und deshalb ist er bestrebt, alle Errungenschaften der Arbeiterbewegung zunichte zu machen, wie das Koalitionsrecht, das Streikrecht, die genossenschaftlichen Einrichtungen u. a. m. Der Faschismus kann nicht anders als imperialistisch und kapitalistisch eingestellt sein. In Italien gelten heute eine Reihe verbrecherischer Gesetze, die viel schlimmer sind als die schlimmsten derjenigen, die wir im zaristischen Russland hatten. Der Faschismus brachte die vollständige Unterdrückung der Arbeiterklasse und die Unterdrückung jedes freien Gedankenaustausches. Die sog. *milicia fascista* birgt die meisten Verbrecher des italienischen Volkes. Statt Mörder zu bestrafen, werden sie an die höchsten Staatsstellen berufen. Die Verfolgungen richten sich nicht nur gegen die Sozialisten, sondern auch gegen die Demokraten und sogar gegen die konservativen Elemente, die ehrlich genug waren, ihren Grundsätzen treu zu bleiben und sich nicht zum Faschismus bekennen wollten.

Zahllos sind die Ausnahmegesetze. Mit eiserner Hand greift die faschistische Regierung in das ganze soziale, wirtschaftliche, politische und religiöse Leben ein. Die wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse in Italien haben sich derart verschlimmert, dass jedermann davon überzeugt ist, dass der Faschismus in kurzer Zeit den vollständigen Ruin des Wirtschaftslebens in Italien herbeiführen wird, während er doch dessen Wiederbelebung bringen sollte. Alle grösseren Gemeinden, wie Neapel, Genua, Florenz, Mailand

etc. sind mit Schulden überlastet. Im Auslande, besonders in Amerika, musste eine Anleihe nach der andern aufgenommen werden. Die traurigen Verhältnisse widerspiegeln sich auch in der ganzen Industrie, im Handel und im Schiffahrtsgewerbe. Die früher kommunalen Dienste, wie die Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke, hat die Regierung an die Privatindustrie verkauft, nur um Geld in die Hand zu bekommen. Es sind ihr nur noch die Staatsbahnen geblieben, welche die ausländischen Kapitalisten wegen ihrer starken Verschuldung nicht übernehmen wollten. Die hohen Steuern, welche auf dem Volke lasten, sind ein Hinweis für die elenden Verhältnisse in Italien. Das Verkehrswesen, besonders die Verbindungen mit dem Auslande, zeigt am besten das tatsächliche Elend, in dem sich Italien befindet. Trotz aller Versprechungen hat das faschistische Regime nicht verhüten können, dass die wirtschaftliche Lage Italiens vom kapitalistischen Standpunkt aus betrachtet schlechter als in irgendeinem anderen Lande ist. Sogar die italienischen Kapitalisten selber haben kein Vertrauen mehr in den Faschismus. Wie sehr das Wirtschaftsleben zurückgegangen ist, zeigen die Aus- und Einfuhrzahlen des Landes in den Jahren 1925, 1926, 1927, 1928 und 1929. Die Ein- und Ausfuhrzahlen haben noch nie einen so niedrigen Stand aufgewiesen wie gerade in diesem Jahre.

Laut den Statistiken über die italienische Seeschiffahrt befindet sich der überseeische Verkehr ebenfalls in schwierigen Verhältnissen. Die steigende Unzufriedenheit der Bevölkerung über die stets wachsenden Steuerlasten ruft beim Staat Unruhe hervor.

Die Unzufriedenheit macht sich in allen Kreisen geltend; sie hat sogar schon zu Zahlungsverweigerungen geführt. In den Jahren 1913/14 hatte das Volk ca. 7 Milliarden 500 Millionen Goldlire an Steuern und Abgaben zu zahlen, in den Jahren 1928 und 1929 schon über 18 Milliarden 700 Millionen. Es sind alljährlich über 12 000 Bankrotte zu verzeichnen; ihre Zahl wächst von Monat zu Monat. Alle Länder befinden sich in äusserst schlimmen wirtschaftlichen Verhältnissen und es ist zu bedauern, dass gerade jetzt, wo der Faschismus am Rande des Abgrundes steht, ihm Russland mit seinem Handelsvertrag beispringt. Unsere italienischen Genossen glauben, dass es jetzt mal genug ist. Die Beziehungen zum I.T.F.-Sekretariat sind stets aufrechterhalten worden; unsere italienischen Kameraden haben sogar wieder angefangen, sich, wenn auch im Geheimen, zu kleinen Gruppen zusammenzuschliessen und zweifelsohne werden noch andere folgen, um im Lande selbst den Faschismus bekämpfen zu können. In Italien sind bereits Aktionen geführt worden, über die hier selbstverständlich nicht in aller Öffentlichkeit gesprochen werden kann. Wir können hier auch nicht über

die Werbetätigkeit unserer Genossen sprechen, die sie überall entfalten. Es sei nur an die Verbreitung von Manifesten durch ein Flugzeug, welches unlängst Mailand überflogen hat, erinnert; dies hat im Lande einen starken Eindruck erweckt und gewissermassen einen Aufruf zum Aufstand bedeutet. Wir italienischen Genossen, wir wissen, dass die italienische Arbeiterklasse ihren Befreiungskampf selbst zu führen hat. Aber bedenkt, Genossen, wie schwer dieser Kampf in Italien ist und wie sehr internationale Solidarität not tut. Die verschiedenen Länder haben reaktionäre Bewegungen mitgemacht, und der diesjährige 14. September war für Deutschland im Hinblick auf die faschistische Gefahr eine ernste Warnung. Der Faschismus ist eine Erscheinung der internationalen kapitalistischen Reaktion und muss als solche international bekämpft werden. Macht Euch auf, Genossen, zum Kampfe gegen diese unerhörte Tyrannei, macht Euch auf, wenn Ihr Eurer Klasse, Euern Kindern und Euch selbst dienen wollt. Wer die faschistische Reaktion wirklich erkannt und den Kampf gegen sie aufgenommen hat, der hat nicht nur beigetragen, die Menschheit von der Reaktion, der Kriegsgefahr und dem Militarismus zu erretten, der hat auch beigetragen zur Verwirklichung des Endzieles, welches sich die internationale Arbeiterklasse gesteckt hat. (*Lebhafter Beifall*)

J. Döring (2. Vorsitzender der I.T.F., hat den Vorsitz übernommen): Wir kommen jetzt zur Entgegennahme des Berichtes der Kraftfahrer-Konferenz.

BERICHT DER SONDERKONFERENZ DER KRAFTFAHRER, ABGEHALTEN AM 25. SEPTEMBER 1930 IN LONDON, CAXTON HALL

Eröffnung: 4 Uhr nachm.

Vorsitzender: A. Forstner (Österreich).

Berichterstatter für den Kongress: A. Forstner (Österreich).

Anwesend waren: 32 Delegierte von 13 Organisationen aus zehn Ländern, sowie vier Abgeordnete der Eisenbahner-Konferenz und drei der Strassenbahner-Konferenz.

A. Forstner (Österreich) eröffnet die Sitzung und gibt die Tagesordnung bekannt. Vom Vollkongress wurden der Fachkonferenz der Kraftfahrer zugewiesen die Anträge No. 12 b, 14, 15, 18, 19 und 20.

Nach einem kurzen Rückblick des Vorsitzenden Forstner und des stellvertretenden Generalsekretärs Nathans auf die Tätigkeit der I.T.F. und des Kraftfahrer-Beirates geht die Konferenz in die sachliche Beratung der ihr überwiesenen Anträge ein. An der Beratung über den Antrag 12 b nahm eine Abordnung der Strassen-

bahnerkonferenz teil. Nach längerer Diskussion wurde der *Antrag 12 b über die Untersuchung über die Beförderung von Personen im Strassenverkehr* (gestellt vom englischen Transportarbeiterverband) in folgender Fassung angenommen:

„Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Exekutivkomitee, eine Untersuchung über die Organisation und Verwaltung der Betriebe zur Beförderung von Personen im Strassenverkehr durchzuführen unter besonderer Berücksichtigung des kommunalen und interkommunalen Verkehrswesens, d. h. innerhalb der Städte, zwischen Städten und angrenzenden Orten und zwischen den Städten selbst, ferner über die Eigentumsverhältnisse und die Verwaltung der Mittel solcher Verkehrsbetriebe.“

Antrag No. 20 betreffend die Bahnübergänge (gestellt von der spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter). Der Beratung wohnte eine Abordnung der Eisenbahnerkonferenz bei.

Diaz Méndez (Spanien) begründet den Antrag.

Reitz (Deutschland) wünscht, dass die Exekutive der I.T.F. an die Verbände ein Rundschreiben richtet, in welchem die Organisationen aufgefordert werden, entsprechendes Material zur Propaganda zu beschaffen.

Henderson (England) teilt mit, dass es für die Organisationen gewiss von Wert sei, wenn sie wissen, dass die englische Regierung einen Plan zur Über- und Unterführung aller Bahnübergänge ausgearbeitet hat und für diesen Zweck jährlich einen Betrag von 250 000 Pfund zur Verfügung stellt.

Weigl (Österreich) stellt fest, dass unser Bestreben dahin gerichtet sein müsse, Über- und Unterführungen der Bahnübergänge zu schaffen; Signal- und Beleuchtungseinrichtungen der Bahnübergänge genügen in Hinkunft nicht mehr.

Forstner (Österreich) wünscht, dass die I.T.F. Fragebogen ausendet, damit statistisches Material zur Verfügung gestellt werden könne. Es muss statistisch festgehalten werden, wieviele Bahnübergänge in jedem Lande sind, wieviele davon Unter- und Überführungen aufweisen und wieviele strassenebene Bahnübergänge in dem Lande noch vorhanden sind. Es muss auch statistisch festgehalten werden, wieviele Unfälle sich an solchen strassenebenen Bahnübergängen durchschnittlich in einem Jahre ereignet haben. Mit diesem von der I.T.F. den Organisationen zur Verfügung gestellten Material können die Organisationen erfolgreich in ihrem Lande Agitation für die Schaffung von Unter- und Überführungen der Bahnübergänge betreiben. Hauptsache ist natürlich die Geldbeschaffung.

Der Antrag 20 wird darnach einstimmig angenommen. Er lautet:

„Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Exekutivkomitee, im Hinblick auf die zahlreichen schweren Unglücksfälle an Eisenbahnübergängen einen energischen Propagandafeldzug durchzuführen zum Zwecke der allgemeinen Abschaffung solcher Übergänge und deren Ersetzung durch Über- und Unterführungen.“

Die Anregungen der Kameraden Reitz, Weigl und Forstner werden gutgeheissen.

Antrag 14 betreffend die Ausbildung der Kraftwagenführer (gestellt von der spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter).

Dieser Antrag wird mit der kleinen Abänderung einstimmig angenommen, dass anstelle der Worte: „das Exekutivkomitee der I.T.F.“ die Worte zu stehen kommen: „die der I.T.F. angeschlossenen Landesorganisationen der Kraftfahrer“, sodass der Antrag nunmehr lautet:

„Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist davon überzeugt, dass die Festsetzung eines angemessenen Grades der Berufstüchtigkeit von höchster Bedeutung für die Erhaltung und Verbesserung der Lebenslage und Arbeitsbedingungen der Kraftwagenführer ist und beauftragt die der I.T.F. angeschlossenen Landesorganisationen der Kraftfahrer, besonders darauf zu achten, dass die in dem internationalen Forderungsprogramm der Kraftfahrer-Sektion der I.T.F. enthaltenen Richtlinien über die Ausbildung auch tatsächlich durchgeführt werden.“

Antrag 15 betreffend Zusätze zum Kraftfahrerprogramm der I.T.F. (gestellt von der spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter).

Nach längerer Debatte wird beschlossen, auf dem Vollkongress den Antrag zu stellen, diesen Antrag dem Kraftfahrer-Beirat zuzuweisen.

Antrag 18 betreffend die Arbeitsbedingungen in konzessionierten Transportbetrieben (gestellt von der spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter).

Nach längerer Debatte wird beschlossen, auf dem Vollkongress den Antrag zu stellen, diesen Vorschlag dem Kraftfahrer-Beirat zuzuweisen.

Antrag 19 betreffend die Regelung der Fuhrmannsarbeit (gestellt von der spanischen Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter).

Das Ergebnis der ziemlich ausführlichen Debatte war, dass beschlossen wurde, auf dem Vollkongress den Antrag zu stellen, die-

sen Vorschlag dem Kraftfahrer-Beirat zuzuweisen. Bis zur nächsten, in Berlin stattfindenden Beiratssitzung soll die antragstellende Organisation ihre Vorschläge über diesen Gegenstand konkretisiert dem Büro der I.T.F. übermitteln, damit der Kraftfahrer-Beirat über die Absichten der spanischen Kollegen genau informiert ist.

Zusammenfassend beantragt die Kraftfahrerkonferenz beim Vollkongress folgendes:

- a) die Anträge 12 b, 14 und 20 anzunehmen,
- b) die Anträge 15, 18 und 19 dem Kraftfahrer-Beirat zuzuweisen.

Ferner wird beantragt, den Entwurf über internationale Vorschriften über den Verkehr auf öffentlichen Wegen gleichfalls dem Kraftfahrer-Beirat zuweisen zu wollen.

* * *

Forstner (Österreich): Die Erfahrung hat gelehrt, dass man die Delegierten am Schlusse eines Kongresses nicht durch lange Ausführungen reizen darf. Ich werde mich daher sehr kurz fassen. Sie haben den Bericht der Konferenz vor sich liegen und ich möchte nur auf einen wichtigen Beschluss aufmerksam machen: nämlich dass systematische Erhebungen vorgenommen werden sollen betr. die Über- und Unterführungen an Bahnübergängen. Das Sekretariat wird den Organisationen einen Fragebogen zur Beantwortung zusenden, damit unter Benutzung des gesammelten Materials für Unter- und Überführungen der Bahnübergänge zur Verhütung der zahllosen Unfälle an solchen Verkehrsstellen agitiert werden kann.

Der Bericht der Kraftfahrer-Konferenz wird darnach vom Kongress einstimmig angenommen.

Dann kommt der Bericht der Seelente-Konferenz zur Sprache.

BERICHT ÜBER DIE KONFERENZ DER SEELEUTE, LONDON,
CAXTON HALL, 25. SEPTEMBER 1930

Eröffnung: 3 Uhr nachmittags.

Vorsitzender: J. Henson, England.

Berichterstatte: Edo Fimmen, Generalsekretär der I.T.F.

Anwesend waren: 18 Delegierte von 13 Organisationen aus 9 Ländern.

Nach Eröffnung der Konferenz teilt der Vorsitzende mit, dass 4 Punkte auf der Tagesordnung stehen und zwar: 1) Die Regelung der Arbeitszeit an Bord der Schiffe; 2) Bericht über die Verwendung farbiger Arbeiter an Bord; 3) die Anträge des Indischen Seemannsverbandes; 4) die Aufgaben der Seemannssektion im Kampfe gegen den Faschismus.

Die Regelung der Arbeitszeit an Bord.

Der Sekretär gibt eine Darstellung über den augenblicklichen Sachverhalt. In seiner Rede führt er aus, dass dank des einheitlichen Vorgehens der Seeleute aller Chargen und Rassen man einen grossen Schritt in der Richtung des Zustandekommens einer internationalen Konvention über die Regelung der Arbeitszeit an Bord machen konnte. Er fügte hinzu, dass sich die Lage inzwischen verschlechtert hat, da der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes es für angebracht hielt, zwischen die Diskussion in erster Lesung und die Diskussion in zweiter Lesung, welche in diesem oder spätestens im nächsten Jahre stattfinden sollte, eine Behandlung durch eine besondere technische Kommission einzuschalten. Die I.T.F. ist gegen die Einsetzung einer beratenden technischen Kommission und hat dies dem I.A.A. mehr als einmal zur Kenntnis gebracht. Als äusserste Konzession könnte die I.T.F. sich bereit erklären, die Frage durch eine dreigliedrige Kommission untersuchen zu lassen unter der Bedingung, dass die Arbeitgeber- und Arbeitnehmermitglieder die selben sind wie die im paritätischen seemännischen Ausschuss.

Dann folgte ein Gedankenaustausch, an dem teilnahmen die Kollegen *Brautigam* (Holland), *Mogi* (Japan), *Ehlers* (Frankreich), *Köhler* (Deutschland), *Lundgren* (Schweden) und *Henson* (Vorsitzender).

Alle Redner sprachen sich gegen die Einsetzung der vom Direktor des I.A.A. vorgeschlagenen Kommission aus. Nach langen Debatten wurde die nachstehende Resolution einstimmig angenommen, während der Sekretär den Auftrag erhielt, sich direkt mit dem Direktor des I.A.A. ins Benehmen zu setzen und eine neue Sitzung des Seeleute-Beirates einzuberufen, nachdem die Beschlüsse der nächsten Sitzung des Verwaltungsrates des I.A.A. bekannt sind. Die Resolution lautet:

„Die Sonderkonferenz der Seeleute-Sektion der I.T.F. vom 25. September 1930 in London hat den Beschluss der 48. Session des Verwaltungsrates des I.A.A. geprüft.

Der Verwaltungsrat hat beschlossen: 1) das I.A.A. zu beauftragen, im Jahre 1930 eine dreigliedrige technische Kommission einzuberufen; 2) den Beschluss, ob eine ordentliche oder eine maritime Konferenz der Internationalen Arbeits-Organisation endgültig in zweiter Lesung über die bereits durch die maritime Konferenz 1929 in erster Lesung behandelten Seemannsfragen zu beschliessen hat, aufzuschieben bis zu dem Zeitpunkte, wo die Ergebnisse der Untersuchung durch die technische Kommission geprüft worden sind.

Die Seemannssektion der I.T.F. bedauert den Beschluss des Ver-

waltungsrates aus den selben Gründen, die schriftlich und mündlich zur Kenntnis des Direktors des I.A.A. gebracht wurden und teilt im übrigen die Ansicht der Internationalen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine, welche dahin geht, dass die Einberufung einer Vorkonferenz verfehlt und gefährlich ist; verfehlt, weil die letzte maritime Konferenz bereits Beschlüsse über die vorliegenden Seemannsfragen gefasst hat, gefährlich, weil die Plenarsitzung der Internationalen Arbeitskonferenz durch die Beschlüsse der Vorkonferenz in einem gewissen Sinne gebunden wäre.

Die Seeleutesektion der I.T.F. spricht im Namen der Seeleute aller Nationen und Rassen die Hoffnung aus, dass doch noch eine günstige Entscheidung getroffen wird, damit die Seemannsfragen, insbesondere die der Arbeitszeit an Bord, durch eine Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1931 erledigt werden.“

Verwendung farbiger Arbeiter an Bord.

Nach einer kurzen Einleitung des Generalsekretärs, welcher u. a. mitteilte, dass der über diese Frage vorliegende Bericht durch die Exekutive der Schiffsoffiziers-Internationale gutgeheissen worden ist, wird der Bericht durch die Seeleutesektion einstimmig und ohne Diskussion angenommen. Die Konferenz beschloss, das Sekretariat der I.T.F. zu beauftragen, sich mit der Internationale der Schiffsoffiziere in Verbindung zu setzen, um gemeinsam die Massnahmen zu beratschlagen, die sich aus den Schlussfolgerungen des Berichtes ergeben.

Anträge des indischen Steuerverbandes.

Nachdem die Anträge des Steuerverbandes durch den Kollegen Mukerjee, in Abwesenheit des Kollegen Daud, Vorsitzender des indischen Steuerverbandes, welcher verhindert war, an der Sitzung teilzunehmen, begründet wurden, wurde einstimmig beschlossen, dem Kongress die Annahme der Anträge zu empfehlen. Es wurde jedoch beschlossen, den Absatz b) zu streichen, da die Forderung einen Bestandteil der gesamten Arbeitsbedingungen, die im Absatz c) aufgeführt sind, bildet.

Die Anträge lauten wie folgt:

„a) Der Kongress ersucht die Regierungen des Ostens, im besonderen die indische Regierung, dringend, die Übereinkommensentwürfe der Internationalen Arbeitskonferenz von Genua betreffend die Stellenvermittlung für Seeleute durch Errichtung von Arbeitsnachweisen mit beratenden Komitees — statt der Seemannsanhuerung durch Stellenvermittler, wie Heuerbaasen etc. — in Kraft zu setzen.

b) Der Generalrat der I.T.F. wird beauftragt, nach Fühlungnahme mit den angeschlossenen Organisationen des Ostens Schritte

zur Einleitung einer Erhebung über die allgemeinen Lebensverhältnisse der Arbeiter des Ostens zu unternehmen, zu dem Zwecke, ihre wirtschaftlichen Verhältnisse und ihren Lebensstandard zu verbessern.“

Aktion gegen den Faschismus.

Der Generalsekretär gab eine ausführliche Darstellung von dem, was die Seeleuteorganisationen bisher zur Bekämpfung des Faschismus unternommen haben. Die Konferenz sprach ihre Anerkennung aus und einigte sich über andere, später zu treffende Massnahmen, um den italienischen Kollegen zu Hilfe zu kommen. Alle anwesenden Delegierten versprachen die Mitarbeit ihrer Organisationen.

* * *

Edo Fimmen (Generalsekretär): Die Seeleute-Konferenz hat sich hauptsächlich mit der Frage des Achtsturentages für die Seeleute und mit der antifaschistischen Aktion befasst. In bezug auf die Arbeitszeit habe ich bereits gestern ausgeführt, dass die Lage sehr schlecht ist und wir eine internationale Regelung und Herabsetzung der Arbeitszeit der Seeleute ohne die moralische und materielle Unterstützung der I.T.F.-Organisationen nicht bekommen werden. Das Sekretariat der I.T.F. wird dafür sorgen, dass den Organisationen alles, was sich auf den Kampf der Seeleute und auf den Achtsturentag bezieht, zur Kenntnis gebracht wird und wir bitten Euch, diesen Kampf zu verfolgen, damit Ihr im Bilde seid und, soweit möglich, helfen könnt, wenn ein Appell an Euch gerichtet wird.

Was die Aktion gegen den Faschismus betrifft, so bitten wir auch hier wieder alle Mitgliedsverbände, uns bei unseren künftigen Massnahmen, um den italienischen Kollegen zu helfen, unterstützen zu wollen.

Der Bericht der Seeleute-Konferenz wird angenommen.

SCHLUSSREDEN

C. T. Cramp (Vorsitzender): Da wir noch auf das Resultat der Wahl des Exekutivkomitees warten müssen, möchte Genosse Staal vom I.A.A. im Namen der Gäste einige Worte an Sie richten.

A. Staal (Internationales Arbeitsamt): Die Kollegen Hochstrasser von der Buchbinder-Internationale, De Jonge und Van Waasdijk von der Fabrikarbeiter-Internationale und Edw. Mattson vom schwedischen Bergarbeiterverband haben mich gebeten, Ihnen im Namen der ausländischen Gäste für den herzlichen Empfang zu danken, den Sie uns hier bereitet haben. Zunächst auch ein paar Worte, um

Ihnen persönlich zu danken für die freundliche und gütige Weise, in der mich der Kongress hier empfangen hat. Ich habe letzten Monat einer Reihe internationaler Kongresse beigewohnt, ich kann aber ohne Übertreibung sagen, dass dieser eine der am besten organisierten Tagungen war. Es freut mich, nach meiner Rückkehr dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes in Genf berichten zu können, dass diese Einrichtung, die ich hier vertrete, zu dem Erfolg dieses Kongresses beigetragen hat. Ich denke da nicht in erster Stelle an die Bemerkungen des Genossen Fimmen im Geschäftsbericht bezüglich dessen, was er beim Internationalen Arbeitsamt für die Gruppen, welche in der I.T.F. organisiert sind, zu erreichen vermochte; ich möchte besonders auf den Umstand hinweisen, dass auf diesem Kongresse Vertreter des Fernen Ostens anwesend sind. Nun ist es eine Tatsache, dass der Suezkanal den Osten und den Westen miteinander verbindet und obwohl der Suezkanal schon viele Jahre vor dem Internationalen Arbeitsamt existiert hat, glaube ich, dass das Internationale Arbeitsamt zuerst die Beziehungen zwischen den Arbeitern des Ostens und Westens, die wir hier auf diesem Kongresse sehen, angeknüpft hat. Es gereicht mir zur besonderen Freude, dass das Internationale Arbeitsamt auf diese Weise zu dem Erfolge dieses Kongresses beigetragen hat und ich versichere Sie, dass wenn das Internationale Arbeitsamt Ihnen irgendwie helfen kann, Sie sich auf seine Mitarbeit, soweit es dafür in Frage kommt, verlassen dürfen. Schliesslich nochmals herzlichen Dank für den freundlichen Empfang der Gäste. (*Beifall*)

C. T. Cramp (Vorsitzender): Nachdem hier über den Suezkanal gesprochen wurde, glaube ich, sagen zu können, dass es auch viele Kollegen unter uns gibt, die wünschen, dass ein Tunnel unter der Nordsee gegraben werde, besonders diejenigen werden dafür sein, die an der Überfahrt von Rotterdam nach London teilgenommen haben.

Da das Resultat der Wahl des Exekutivkomitees noch nicht vorliegt, kommen wir zum

PUNKT 12a DER TAGESORDNUNG: WAHL DER SEKRETÄRE

Ich schlage vor, den Genossen Fimmen als Generalsekretär und den Genossen Nathans als 2. Sekretär bzw. als stellvertretenden Generalsekretär, wiederzuwählen.

Darauf werden beide Sekretäre mit grossem Beifall wiedergewählt.

FORTSETZUNG DER SCHLUSSREDEN

A. Bratschi (Eisenbahner, Schweiz): Wir sind nun am Schlusse

unserer Kongressarbeit. Es sind so viele glänzende und sehr gute Reden gehalten worden, dass ich nicht eine mittelmässige habe hinzufügen wollen. Dagegen habe ich im Namen des Kongresses einige Worte an die englischen Kameraden zu richten.

Zunächst möchte ich mich bei den englischen Kameraden entschuldigen, wenn ich nicht in ihrer Muttersprache sprechen kann. Für mich ist das eigentlich beschämend, denn die englische Sprache hat ihre Heimat in Bern. Die wenigsten von Ihnen dürften das wissen. Wir haben in Bern eine White Chapel in Miniatur und dort wird eine ganz besondere Sprache, das "Matten-Englisch" gesprochen. Ich habe nun festgestellt, dass die Sprache in London eine ganz beachtenswerte Nachahmung von diesem Matten-Englisch ist. Werte Kameraden! Ich bin beauftragt worden, unsern englischen Kameraden im Namen aller Delegierten für die Art und Weise, wie sie den Kongress organisiert haben, unsern herzlichsten Dank auszusprechen. Wir dürfen feststellen, dass dieser Kongress ein Erfolg geworden ist; die Art und Weise, wie er abgewickelt werden konnte, die wichtigen Beschlüsse, die gefasst worden sind, all das darf als ein Erfolg des Kongresses angesprochen werden, der für die Weiterentwicklung der I.T.F. sicher von Bedeutung ist. Ich will meinen Dank ausdehnen auch auf das Büro der I.T.F., das die ganze Organisation mit grossen Vorarbeiten hat vorbereiten helfen müssen. Ich denke nicht zuletzt auch an unsere Übersetzer. Wir wissen, wie wichtig eine richtige Übersetzung der gesprochenen Worte ist, um eine internationale Verständigung zu erreichen und wir dürfen feststellen, dass gerade der Übersetzungsdienst der I.T.F. glänzend organisiert ist und funktioniert.

Werte Kameraden! Wenn ich den englischen Organisationen, unsern Freunden, Dank ausspreche, so soll dies nicht nur geschehen für die Art und Weise, wie der Kongress organisiert, für das, was uns alles geboten worden ist: der Kongress in London war für jeden von uns ein Erlebnis. Was wir hier gesehen, wird uns bleiben. Aber der Dank soll weiter gehen. Ich möchte unsern englischen Kameraden auch dafür danken, wie sie in ihren vorbildlichen Gewerkschaften für die Arbeiterschaft und damit für die Internationale arbeiten.

Wir haben im Laufe unseres Kongresses auch über die Frage der finanziellen Mittel der I.T.F. gesprochen. Ich glaube nicht, dass es richtig wäre, wenn man etwa den internationalen Geist daran messen würde, wieviel Geld man einer bestimmten Internationale zur Verfügung stellen kann oder will. Nach meiner Meinung ist die wichtigste internationale Arbeit darin zu erblick-

ken, dass jede Organisation dafür sorgt, dass sie in der Lage ist, im eigenen Lande die Thesen der Internationale durchzusetzen. Die I.T.F. wird immer gerade so stark sein, als die angeschlossenen Organisationen sind. Sie ist die Summe der Kräfte der angeschlossenen Organisationen und daher arbeitet man nach meiner Meinung am wirksamsten international, wenn man dafür sorgt, dass die eigene Organisation schlagfertig und in der Lage ist, die Parolen, die von der Internationale ausgegeben werden, im eigenen Lande durchzusetzen.

Ich habe über die einzelnen abgehaltenen Konferenzen Stimmen gehört, wonach die I.T.F. durch solche Konferenzen etwas an Gewicht verlieren könnte. Ich glaube, dass das nicht der Fall ist, und dass gerade dieser Kongress den Beweis dafür liefert, dass neben ihm Konferenzen notwendig sind, dass Kongress und Konferenzen sich gegenseitig ergänzen müssen, dass eine gewisse Arbeitsteilung in der I.T.F. eintreten muss. Die Aufgaben der I.T.F. liegen nicht nur in der Mitgliederwerbung. Die I.T.F. hat sich mehr und mehr zu einer Organisation entwickelt, die sich mit praktischen Berufsfragen befassen kann; bei ihr sind alle Voraussetzungen dazu erfüllt und wenn die I.T.F. ihrer Aufgabe gerecht werden will, ist eine gewisse Dezentralisation der Arbeit notwendig, wie sie jetzt übrigens mit der vom Kongress beschlossenen Neugliederung im Büro vorgesehen ist. Ich glaube, dass wir auf dem richtigen Wege sind, wenn wir die Fahne der I.T.F. weiter tragen in diejenigen Länder des Ostens, wo die gewerkschaftliche Organisation noch nicht oder noch sehr mangelhaft Boden gefasst hat. Die I.T.F. leistet dort ganz sicher wichtigste Pionierarbeit. Aber ich bin auch der Auffassung, dass wir ob der Zukunft die Gegenwart nicht vergessen dürfen. Auf die Gegenwart muss sich alles aufbauen, was in Zukunft kommt und in der Gegenwart haben wir auch in unseren Ländern, im Westen, noch sehr grosse Aufgaben zu erfüllen.

Verehrte Kameraden! Ich will meine Ausführungen nicht weiter ausdehnen. Ich möchte zum Schlusse kommen, indem ich nochmals dem Büro der I.T.F. den besten Dank ausspreche, indem ich die beiden leitenden Kameraden, Fimmen und Nathans, namens des Kongresses zu ihrer Wiederwahl beglückwünsche und insbesondere den englischen Kameraden für ihre Arbeit, für alles, was sie uns diese Woche geboten haben, unsern herzlichsten Dank übermittle. Wir haben vor 2 Jahren in Stockholm getagt: die schwedischen Kameraden haben uns die Mitternachtsonne gezeigt. Dieses Jahr tagen wir in einem Reiche, in dem die Sonne überhaupt nie untergeht. Für uns ist wichtig zu sehen, dass an

der Spitze dieses Reiches eine Regierung steht, die von Arbeitern erstellt worden ist, die gewissermassen das Symbol der Kraft und des Einflusses der englischen Arbeiterbewegung ist. In diesem Sinne möchte ich schliessen und nicht vergessen, unserm sympathischen und hochverehrten Präsidenten, dem Kollegen Cramp, herzlich zu danken für die Art und Weise, wie er den Kongress geleitet hat. (Lebhafter Beifall)

Stanley Hirst (Transportarbeiter, England): Kameraden! Ich spreche zu Ihnen im Namen des Empfangskomitees. Es freut uns, dass die Delegierten das, was wir ihnen zu bieten vermochten, in der Weise schätzen, wie sie es uns zu verstehen gaben und ich danke Ihnen daher im Namen des Empfangskomitees für die freundlichen Worte der Anerkennung. Schon während der Ausflüge konnte ich, nachdem man mir Äusserungen der Teilnehmer übersetzt hatte, die Befriedigung über den unterhaltenden Teil unserer Veranstaltung feststellen. Ich glaube aber auch, dass unsere Vorkehrungen für den Kongress selber zweckentsprechend und zufriedenstellend waren. Wir wünschen den Delegierten und Gästen eine gute und angenehme Rückreise; hoffentlich wird sich die See gütiger erweisen als auf der Überfahrt hierher.

Edo Fimmen (Generalsekretär): Da das Resultat der Wahl des Exekutivkomitees noch nicht ganz feststeht, möchte ich noch einige Worte an den Kongress richten. Ich möchte Ihnen zunächst persönlich, sowie im Namen des 2. Sekretärs, des Genossen Nathans, danken für die Wahl. Ich möchte Ihnen aber nicht nur dafür danken, sondern auch für die Art und Weise, wie alle Beschlüsse einstimmig angenommen worden sind, denn kein Sekretär oder Beamter in der Gewerkschaftsbewegung kann sich etwas Besseres denken als Debatten und Beschlüsse in dem Geiste, wie sie auf diesem Kongresse an den Tag gekommen sind.

Ferner danke ich, auch im Namen des Sekretariats der I.T.F., dem Empfangskomitee und besonders dessen Sekretär Stanley Hirst. Der Kollege Bratschi hat recht mit seiner Bemerkung, dass der erfolgreiche Verlauf dieses Kongresses zu einem grossen Teile dem Kollegen Hirst und dem Empfangskomitee zu verdanken ist. Es war möglich, mit dem Kollegen Hirst bei den Vorbereitungen in kameradschaftlichster Weise zusammenzuarbeiten und jeder Wunsch — dabei darf nicht vergessen werden, dass wir in der I.T.F. nicht besonders bescheiden sind — wurde uns bereitwilligst und schnell erfüllt, jede an ihn gerichtete Frage sofort beantwortet und deshalb möchte ich dem Kollegen Hirst

persönlich danken und gleichzeitig auch den Dank aller hier Anwesenden zum Ausdruck bringen.

Noch einige Worte über unsern Kongress und unsere Zukunft. Dieser Kongress hat, während ein Geist grösster Einmütigkeit herrschte, wichtige Resolutionen angenommen. Ich kann nicht umhin, in aller Bescheidenheit, und gleichzeitig von Stolz erfüllt, zu sagen, dass die Internationale Transportarbeiter-Föderation der Kern des kommenden internationalen Bundes proletarischer Nationen sein wird und ich bin mir auch der grossen Verantwortung bewusst, die deshalb auf unseren Schultern ruht.

Ich möchte schliessen mit einem dringenden, aus dem Grund meiner Seele kommenden Appell, nämlich dass alle Organisationen des Transport- und Verkehrsgewerbes sich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anschliessen, dass sie in der nächsten Zukunft, in den kommenden Jahren zusammenhalten mögen, wie sie auf diesem Kongresse zusammengehalten haben. Ich bin dessen, gleichgültig, ob ich über die Entwicklung der Dinge pessimistisch oder optimistisch gestimmt bin, ganz sicher, dass unsere Internationale Transportarbeiter-Föderation zusammen mit der ganzen Arbeiterbewegung in Zukunft auf die Probe gestellt werden wird, und ich bin auch dessen sicher, dass wir unser Bestes dabei tun werden. Unser Bestes tun ist aber nicht genug; wir müssen einen Erfolg erzielen und dies ist nur möglich, wenn wir, wie Genosse Bratschi ausgeführt hat, unsere Landesorganisationen im weitgehendsten Masse ausbauen und verstärken, damit sie leisten können, was sie leisten sollen. Wir sind nur dann international stark, wenn unsere nationalen Organisationen stark sind, wenn wir in allen Ländern gemeinsam mit der Arbeiterpartei den Kapitalismus und die Reaktion bekämpfen. Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, dass wir alle, ohne Ausnahme, nach der Rückkehr auf unsere Posten, unsere volle Pflicht in dieser Richtung tun werden.

Schliesslich danke ich den Kongressteilnehmern für ihre Aufmerksamkeit und ihr Interesse an den Beratungsgegenständen und ich verspreche im Namen des Sekretariats unserer Internationale, dass wir nach besten Kräften mitarbeiten, dass wir versuchen werden, in Zukunft noch mehr zu leisten als bisher.

(Beifall)

C. T. Cramp (Vorsitzender): Ich danke dem Kollegen Bratschi für seine so freundlichen Worte. Von jeher hatte ich den Eindruck, als ob wir hierzulande auf internationalem Gebiete nicht so erfahren wären, als manche unserer Kollegen im übrigen Europa, und ich habe immer das Gefühl, dass wir in gewissen Dingen, die

wir tun sollten, nicht weit genug gehen. Viel ist übrigens dem Umstand zuzuschreiben, dass wir eine ganz vom Meer umgebene Insel sind. Das war allerdings schon vor unserer Geburt so und man hat dazu nicht unsern Rat eingeholt. Dies hat aber eine starke Auswirkung auf den Gesichtskreis, die Mentalität unseres Volkes.

Ich danke dem Kongress sehr für das Interesse, welches er hier an den Tag gelegt hat und für seine Mithilfe bei der restlosen Erfüllung unserer internationalen Pflichten. Wir können, ohne zu prahlen, von uns sagen, dass wir in den vergangenen beiden Jahren international viel geleistet haben. Im übrigen haben wir uns ernstlich bemüht, Ihnen einen guten Empfang zu bereiten.

Was nun die Erledigung meiner eigenen Aufgaben betrifft, so werden die englischen Kollegen zu meinen schärfsten Kritikern gehören. Ich hoffe aber, dass sie einsehen werden, dass die sehr strenge Geschäftsordnung, die in unserm Lande üblich ist, auf internationalen Tagungen nicht angewandt werden kann. Wir müssen ein Verhandlungsverfahren einführen, wodurch möglichst weitgehende Übereinstimmung zwischen den Delegierten aller Länder erzielt wird. Das habe ich zu tun versucht und ich glaube, dass mir dies bis zu einem gewissen Grade auch gelungen ist.

Meinem lieben alten Freund Ben Tillett möchte ich noch sagen, dass ich höchst erfreut bin darüber, dass er diesem Kongresse beigewohnt hat und selber durch einen Vergleich mit andern Tagungen, auf denen er anwesend war, dessen Erfolg und grosse Bedeutung hat feststellen können. Die ihm von den Delegierten der I.T.F. erwiesene Freundschaft und Kameradschaft wird sehr hoch geschätzt, und ich hoffe, dass er sich noch sein ganzes Leben lang — und es möge ihm noch ein langes Leben beschieden sein — dieser Veranstaltung erinnern wird.

Ich brauche dem wohl nichts mehr hinzufügen, ausser: dass dies für uns eine denkwürdige Woche gewesen ist. Wir werden diesen I.T.F.-Kongress, der nach meiner Überzeugung in der Geschichte der I.T.F. einen grossen Schritt vorwärts darstellt, stets in guter Erinnerung behalten.

Nochmals danke ich Ihnen dafür, was über die englischen Kollegen an dieser Stelle gesagt worden ist, und beim nächsten Kongress, den Sie wieder hier abhalten sollten, werden wir versuchen, Sie noch besser als dieses Mal zu empfangen. (*Beifall*)

ERGEBNIS DER WAHL DES EXEKUTIVKOMITEES

N. Nathans (Sekretär): Für die aufgestellten Kandidaten sind folgende Stimmzahlen abgegeben worden:

C. T. Cramp	2 061 813
J. Döring	2 061 813
M. Bidégaray	2 039 165
Ch. Lindley	1 979 012
R. Bratschi	1 953 600
C. Mahlman	1 429 613
W. Brodecký	614 116
P. Moltmaker	71 076

Demnach sind die Kollegen Cramp, Döring, Bidégaray, Lindley, Bratschi und Mahlman gewählt.

FORTSETZUNG DER SCHLUSSREDEN

C. T. Cramp (Vorsitzender): Dies ist der erste I.T.F.-Kongress, der Vertreter des Fernen Ostens in den Generalrat gewählt hat. Kollege Mogi vom japanischen Seemannsverband möchte dafür einige Worte des Dankes an Sie richten.

S. Mogi (Seeleute, Japan): Im Namen der freien Gewerkschaften Japans und Indiens möchte ich diesem Kongress herzlichst dafür danken, dass er Vertreter dieser Länder in den Generalrat der I.T.F. gewählt hat. Diese Tatsache ist für die Gewerkschaftsbewegung des Ostens von historischer Bedeutung, denn durch diese Wahl ist ihr zum ersten Mal Sitz und Stimme in der internationalen Gewerkschaftsbewegung eingeräumt worden. Unsere Gewerkschaften stehen heute vor ungeheuern Schwierigkeiten. Wir haben nicht nur gegen die Kapitalisten und unsere Regierungen zu kämpfen, sondern auch gegen die Kommunisten und Faschisten, die sich in unserer Bewegung breitmachen. Wir haben einen festen Glauben an die Internationale, welche auf der sog. freien Gewerkschaftsbewegung aufgebaut ist und auf dem Boden der freien Gewerkschaftsbewegung wollen wir die Kommunisten und Faschisten bekämpfen. Ich danke daher dem Kongress im Namen der indischen und japanischen Gewerkschaftsbewegung nochmals für die Einräumung der beiden Sitze im Generalrat.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

C. T. Cramp: (Vorsitzender): Ich möchte die neugewählten Generalratsmitglieder bitten, sich nach dem Essen hier in diesem Saale zu einer Sitzung einzufinden, da wir noch einige wichtige Angelegenheiten zu besprechen haben. Damit ist der Kongress geschlossen.

Die Delegierten erheben sich und singen die Internationale.

Die Aussichten der Weltwirtschaft unter dem Gesichtspunkte der Arbeiterklasse

von

G. D. H. Cole.

In diesen Betrachtungen über die Aussichten der Weltwirtschaft sollen weniger die unmittelbaren Aussichten für die kommenden zwei oder drei Jahre behandelt werden als bestimmte, dem gegenwärtigen Wirtschaftssystem zugrundeliegende Tendenzen, insbesondere die neuen Formen, die es schnell vor unseren Augen anzunehmen beginnt. Das Studium der Konjunkturschwankungen, die für die Welt als Ganzes die wirksamste Ursache der Arbeitslosigkeit und der Not bilden, ist von allergrösster Bedeutung, und viele Bücher und Berichte wurden ihnen schon gewidmet und müssen ihnen noch gewidmet werden. Ich werde diese Schwankungen hier streifen und darüber nur insoweit sprechen, als sie in den engen Rahmen der Frage, die ich hier behandeln will, hineinpassen. Der Zweck dieses Studiums ist zu prüfen, auf welche Weise und inwieweit die gegenwärtig in jedem fortgeschrittenen Lande ergriffenen Massnahmen zur Reorganisation der Industrie auf den Umfang der Produktion und der Beschäftigung zurückwirken.

Diese Massnahmen lassen sich, trotz ihrer verschiedenartigen Formen, gemeinhin unter dem Namen „Rationalisierung“ zusammenfassen. Soweit sie für unsere vorliegende Untersuchung von Bedeutung sind, umfassen sie:

(1) die Erhöhung der Produktivität durch eine nutzbringende Ausstattung des Betriebes und der maschinellen Anlagen; die bessere Anordnung der Fabriken zur Konzentrierung zusammenhängender Fabrikationsvorgänge; die Vermeidung nutzlosen Brennstoffverbrauches und Transportes; die Vereinfachung und Intensivierung des Arbeitsvorganges; bessere hygienische Verhältnisse in den Fabriken und erforderlichenfalls, eine bessere berufliche Auslese und Ausbildung; die Verbesserung der Fabrik

verwaltungstechnik und der Arbeitsaufsicht; die Normalisierung der Fabrikate und die Beseitigung überflüssiger Abweichungen und Produktionsvorgänge bei deren Fabrikation; schliesslich der schnellere Verzicht auf Dinge und Arbeiter, dank des neuesten technologischen Wissens;

(2) die Ausschaltung solcher Formen des nationalen Wettbewerbs, die den Organisatoren des Geschäftslebens hinderlich sind, entweder durch völlige Verschmelzung von Firmen oder durch Abmachungen (working arrangements) zwischen Firmen über Art und Menge der Produktion jeder Einheit, über die von den verschiedenen Verbrauchergruppen zu verlangenden Preise, den Materialankauf, Hilfsdienste, die Marktgestaltung und die eigentlichen Verkaufsmethoden;

(3) den Versuch, die Produktion zu rationieren nach dem wirtschaftlichen Bedarf des Marktes als Ganzes und besonderer Absatzgebiete innerhalb desselben, beides gemäss den vorstehend unter (2) umschriebenen Methoden, sowie durch den Abschluss ähnlicher Uebereinkommen auf internationaler Grundlage; ferner die daraus entstehenden Wirtschaftsorganisationen wesentlich internationalen Charakters, die von dem Lande, über dessen Grenzen hinweg sie arbeiten, nicht leicht kontrolliert werden können.

Damit soll nicht gesagt sein, dass diese drei Tendenzgruppen unter sich eine vollständige Uebersicht der Rationalisierungspolitik bilden, oder, dass zu erwarten ist, dass sie andererseits irgendwo gleichzeitig in allen ihren Formen zur Anwendung gelangen. Sie stellen aber drei scharf betonte Tendenzen in unserer heutigen Wirtschaftsordnung dar; als Ganzes genommen, regen sie an zur Aufwerfung bestimmter, für die Arbeiterklasse äusserst wichtiger Fragen, die mit der mutmasslichen künftigen Gestaltung des Welthandels direkt zusammenhängen.

Die erstgenannte Tendenzgruppe, die sich besonders auf die Produktionsvorgänge bezieht, verfolgt deutlich und an erster Stelle die Beseitigung des „Ueberschusses“ an Arbeitskräften und grundlegende Umgestaltungen im Arbeitsvorgange selbst. Die durch sie erzielten allgemeinen Wirkungen sind zunächst eine Verringerung der auf die Erzeugung einer gegebenen Warenmenge verwandten absoluten Arbeitsmenge und in zweiter Linie eine Veränderung im beschäftigten Personal. Die absolute Arbeitsmenge wird vermindert, indem der Maschine mehr Produktionsarbeit übertragen wird, indem die Maschine selbst schneller arbeitet und indem die neuen Betriebsanlagen im allgemeinen für durchgehenden Betrieb eingerichtet und bestimmt sind, sodass jede Arbeitersparnis sich über eine grössere Arbeiterzahl auswirkt. Tatsächlich ist es eine

allgemeine Erscheinung, dass die modernsten und kostspieligsten Betriebsanlagen, die bei Vollbetrieb die geringsten Produktionskosten haben, bei Kurzarbeit überhaupt nicht rentabel gemacht werden können.

Ausser dieser für die Erzeugung einer gegebenen Warenmenge erforderlichen Verringerung der absoluten Arbeitsmenge bewirkt die erste Tendenzgruppe eine Veränderung in dem beschäftigten Personal. Bestimmte Facharbeiten, die bei älteren Produktionsmethoden von ausschlaggebender Bedeutung waren, sind durchweg veraltet oder nur noch in bedeutend geringerem Masse erforderlich. Neue Formen der mechanischen Fertigkeiten, die in den meisten Fällen schnell erworben werden können, müssen sich herausbilden und da tauchen hauptsächlich im Zusammenhang mit der Instandhaltung der neuen Maschinen, neue, eine besondere Berufstüchtigkeit erfordernde Berufe auf. Ein grosser Teil der ungelernten Arbeiter wird sowohl durch Ausbau eines weitgehend maschinisierten Förderdienstes in den Fabriken wie durch die Umgruppierung der Fabrikationsvorgänge und Fabrikgebäude, welche das Transportbedürfnis verringert, beseitigt. Im allgemeinen ist die Zahl der bestgeschulten und ungeschulten Arbeiter entsprechend zurückgegangen, während die Menge der halbgeschulten Arbeiter wächst. Diese Tendenz tritt natürlich schon seit langer Zeit auf, aber die Wirkung der neuen Kräfte beschleunigt ihre Durchsetzung in hohem Masse.

Diese Veränderungen in dem Charakter der Arbeitskraft haben nun sehr unmittelbare Rückwirkungen auf die Lage der Arbeiterklasse und auf die Gewerkschaftsbewegung. Die Verringerung des Bedarfes an bestimmten Kategorien gelernter Arbeiter führt zu einer schleunigen Entlassung einer grossen Zahl älterer Facharbeiter; die meisten von diesen sind nicht mehr anpassungsfähig genug, um einen neuen Beruf zu erlernen, und sie haben daher fast gerade so zu gewärtigen, auf den Schutthaufen geworfen zu werden, wie die alten Maschinen, die sie bedienten. Die jüngeren Facharbeiter, die anpassungsfähiger sein dürften, werden bei der Entlassung älterer Leute in ihren Arbeitsstellen behalten, sodass zur Arbeitslosenmasse eine grosse Zahl von Leuten gehört, denen keine andere Arbeit mehr übertragen werden kann, selbst wenn solche vorhanden wäre.

Ueberdies sind die Arbeiter, welche nur an ungelernete Arbeit gewohnt waren, kaum anpassungsfähiger als die qualifizierten Arbeiter. Die meisten von ihnen werden keine guten Maschinenarbeiter; sie werden sich besonders in einem modernen Betrieb nicht behaupten können, und können genau wie die Facharbeiter, umso weniger leicht umsatteln, je älter sie werden. Man braucht

sich deshalb nicht darüber zu wundern, wenn man sowohl bei den älteren ungelerten Arbeitern wie bei den älteren Facharbeitern starke Erwerbslosigkeit findet. Die Schwierigkeit des Facharbeiters besteht darin, dass er keine neue Arbeitsstelle in dem von ihm erlernten Beruf erlangen kann, während der ungelerte Arbeiter darunter zu leiden hat, dass die Nachfrage nach ungelerten Industriearbeitern im Gegensatz zu den halbgeschulten, im allgemeinen sinkt.

Alles dies hat zur Folge, dass in den Ländern, wo sich die Umwandlung der industriellen Methoden am schnellsten vollzog, die Arbeitslosen eine grosse Schar schwer anpassungsfähiger Elemente umfassen; und dies erschwert unzweifelhaft die Ausbreitung neuer Industrien, welche an die Stelle alter Industriezweige, deren gesamte Nachfrage nach Arbeitern nicht mehr länger im Verhältnis zur Bevölkerungszunahme steigt, treten könnten. Dieser Punkt kann indessen nicht erschöpfend erörtert werden, solange wir nicht die Wirkung der übrigen Tendenzen in der industriellen Organisation auf die Nachfrage nach Arbeitern und auf den Produktionsgang behandelt haben. Deren Einfluss ist im jetzigen Augenblick der allerwichtigste Faktor.

Die Arbeitersparnis und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Industrie in produktiver Hinsicht müsste augenscheinlich reinen Gewinn darstellen, unter der einzigen Bedingung, dass jene grössere Leistungsfähigkeit nicht dadurch erzielt wird, dass man mehr aus der Arbeit herausholt, sondern durch eine tatsächliche Verringerung der zur Erzeugung einer gegebenen Gütermenge erforderlichen Arbeitsmenge. Jede derartige Verringerung müsste von einer entsprechenden Zunahme der Nachfrage begleitet sein; eine gesteigerte Produktion in einer Industrie gliche eine erhöhte Produktion in einer anderen aus und hätte in jeder von ihnen höhere Geldlöhne oder niedrigere Preise zur Folge, sodass mit den gleichen Löhnen mehr Güter gekauft werden könnten. Selbst wenn die Produktivität in verschiedenen Industrien in verschiedenem Tempo zunähme, dürfte dies keine Arbeitslosigkeit verursachen, sondern müsste, von einigen Konflikten und etwas Zeitverlust abgesehen, zu einer Neuregelung der relativen Preise und der in jeder Industrie verwendeten relativen Arbeitsmenge führen. Die Welt müsste demzufolge eine grössere Gütermenge verbrauchen können, und es dürfte der Steigerung der Verbrauchsfähigkeit keine andere Schranke gesetzt sein als die, dass man in der Welt mehr Masse einem grösseren wirtschaftlichen Reichtum vorzieht.

Aber ein Jeder wird allzu schmerzlich gewahr, dass es sich in Wirklichkeit so nicht verhält. In der Tat hat die Weltproduktion

bis in die letzten Jahre hinein zugenommen und obwohl der Steigerungsgrad in den einzelnen Ländern sehr verschieden war — z. B. in den Vereinigten Staaten und in Grossbritannien —, so war die Zunahme fast in jedem einzelnen Lande gleich. Diese Zunahme ist indessen, zumal in den älteren Ländern und namentlich in Grossbritannien, weit geringer gewesen, als sie hätte sein können. Stillliegende Betriebe, Erwerbslosigkeit und verkürzte Arbeitszeit in vielen Fabriken und für viele Arbeiter lassen er-messen, wieviel grosse Produktionsmittel ungenutzt bleiben. Dies gilt nicht nur für die aussergewöhnliche Depressionsperiode, die dem amerikanischen Krach im letzten Winter, der ständigen Steigerung des Warenwertes des Geldes und dem Fallen der Silberpreise mit deren Rückwirkungen auf die Kaufkraft des Fernen Ostens folgte. Durch die Depression in den letzten paar Monaten ist das Heer der Arbeitslosen ungeheuer angewachsen und zwar nicht nur durch die direkten Wirkungen dieser Depression auf den Umfang des Geschäftslebens, sondern auch durch Beschleunigung des Rationalisierungsprozesses und Verdrängung älterer Fabriken und Arbeiter durch modernere Betriebe und jüngere Arbeitskräfte. Aber die Arbeitslosigkeit war auf der ganzen Welt und vor allem in Grossbritannien lange vor dem amerikanischen Krach ein wirtschaftliches Problem ersten Rangés. Gerade auf die Ursachen und die mutmassliche zukünftige Gestaltung dieser Dauererscheinung des Uebels der Arbeitslosigkeit trachte ich noch mehr die Aufmerksamkeit hinzulenken als auf die gegenwärtige Weltepidemie der Unterproduktion und des Elends.

Dies führt mich zu der zweiten Gruppe der Tendenzen, die ich am Anfange meiner Arbeit umrissen habe. Die Verteidiger der Rationalisierung heben überall nachdrücklich hervor, dass es sich dabei nicht nur um die Umgestaltung der Produktionsmethoden innerhalb eines einzelnen Betriebes oder einer Firma oder um eine Wiederholung dieses Prozesses bei Hunderten oder Tausenden von Unternehmungen zu gleicher Zeit handelt, sondern wesentlich um die Behandlung jeder Industrie oder eines grossen Teiles derselben als eine Einheit und um die methodische Ermittlung und Festlegung der Form, des Systems und des Umfanges der Produktion der Industrie als zusammenhängendes Ganzes. Jeder derartige Plan muss natürlich, falls nicht wirkliche Verschmelzungen, doch mindestens enge Arbeitsgemeinschaften unter den bisher einander konkurrierenden Unternehmungen innerhalb der betreffenden Industrie oder Gruppe in sich schliessen. In der Tat haben solche Verschmelzungen oder Arbeitsgemeinschaften in den letzten Jahren ein so kennzeichnendes Merkmal bei der Reorganisation der Industrie gebildet, dass sie nach Ansicht vieler Leute die

Hauptmerkmale der Rationalisierung sind, ganz unabhängig von irgendwelchen Veränderungen in den eigentlichen Produktionsmethoden. Rationalisierung ist, so erzählt man uns manchmal, einfach ein neuer Name für die Trustbildung und Kartellierung der Industrie. Die alten Namen hatten einen schlechten Klang; sie waren bei Verbrauchern unbeliebt und konnten leicht zu einer trustfeindlichen Gesetzgebung führen. Es war daher eine neue Bezeichnung mit einer packenden und geschickten Ideenassoziation erforderlich. Und was hätte man besseres finden können als „Rationalisierung“ — denn wer wird sich unterfangen, sich gegen die Vernunft (ratio) selbst aufzulehnen?

Es liegt sicherlich ein Körnchen Wahrheit in dieser Auffassung; aber, sie ist nichtsdestoweniger irreführend. Dass die Rationalisierung zu einer starken Einschränkung des Wettbewerbs in seinen früheren Formen, zur Schaffung grosser Verschmelzungen und noch grösserer Arbeitsgemeinschaften und Kartelle führt, kurz zu den bekanntesten, mit Trusts und Konzernen verbundenen Erscheinungen, ist natürlich eine unbestreitbare Tatsache. Der Unterschied liegt darin, dass die Rationalisierung, in der Theorie, wenn nicht immer in der Praxis, Zusammenschliessungen ins Auge fasst, um die Anwendung neuer, arbeitsparender Produktionsmethoden, die Vereinfachung und Normalisierung der Arbeitsvorgänge und der Erzeugnisse, eine bessere Gruppierung der Betriebe und Arbeitsvorgänge im Interesse einer möglichst rationellen Fabrikation und die sonstigen technischen Verbesserungen, die in der ersten der drei bereits erwähnten Tendenzgruppen einbegriffen sind, zu erleichtern.

Es steht aber fest, dass ein gemeinschaftliches Merkmal der meisten Rationalisierungs- oder ähnlichen Pläne die Zusammenfassung einer Anzahl vorher miteinander in Wettbewerb stehender produzierender Unternehmungen zu einer Art genossenschaftlichen und ihrer Einheit bewussten Gruppe ist. Diese Bündnisse sind in vielen Fällen zur Erzielung der von dem Plan erhofften Ersparnisse in der Produktion unerlässlich. Um die wirksamsten Produktionsmethoden auszunutzen, dürfte es sich beispielsweise als notwendig erweisen, eine einzelne Fabrik ganz auf die Massenherstellung eines Einheitsproduktes einzustellen. Es kann nunmehr vereinbart werden, dass sich jede Fabrik in der Herstellung nur einer Produktionskategorie spezialisiert zu dem Zwecke, durch die Deckung des Gesamtbedarfs von einem für die Herstellung eines Artikels am besten ausgerüsteten Werke eine Kostenverringeringung zu erzielen und durch die Konzentration der ganzen Nachfrage auf dieses, deren Vollbetrieb zu ermöglichen. Wenn indessen eine Anzahl Betriebe Kurzarbeit eingeführt haben, dürfte es wünschens-

wert erscheinen, diejenigen mit den höchsten Betriebsunkosten überhaupt stillzulegen, um die Produktion in den übrigen zu konzentrieren und folglich in diesen den vom Vollbetrieb bedingten zunehmenden Ertrag zu erzielen. Niemand wird in Abrede stellen, dass dies sehr allgemeine Erscheinungen der Pläne einer rationalisierten Produktion sind. Die Stilllegung von Betrieben und die Einstellung auf bestimmte Gruppen von Fabrikaten kann am besten erfolgen, wenn wie in der chemischen Industrie die einst selbständigen Unternehmungen sich vollständig zu einem einzigen einheitlichen Betriebe verschmolzen haben. Aber auch vermittels übertragbarer Produktionsquoten, zentraler Ausgleichungsfonds und ähnlicher Massnahmen lässt sich dies bis zu einem gewissen Grade befördern, selbst wo die Unternehmungen ihre eigene finanzielle Grundlage beibehalten und diese sich nur im Rahmen eines begrenzten Abkommens, wie in einem Kartell, vereinigen.

Die Hauptfrage, die ich in diesem Vortrag behandeln möchte, bezieht sich auf die Rückwirkungen derartiger Zusammenlegungen oder Vereinbarungen auf den Gang der Produktion und den Beschäftigungsgrad. Können nun Verträge, die zum Teil abgeschlossen worden sind, um eine ergiebigeren und billigeren Produktion zu verbürgen, eine weitgehende Produktionseinschränkung und demgemäss eine bedeutende Verringerung des Beschäftigungsgrades zur Folge haben oder nicht?

Zunächst wollen wir betrachten, was auf einem freien Markte vor sich geht, wenn dort eine Anzahl miteinander konkurrierender Produzenten auftritt. Dabei sei angenommen, dass auf einem solchen Markte das Preisniveau auf Grund von in dem Geldwesen liegenden, von den Produktionsbedingungen völlig unabhängigen Ursachen eine sinkende Tendenz aufweist und dass diese Preissenkung eine beeinträchtigende Wirkung auf die Entfaltung des Handels ausübt. Unter solchen Umständen zwingt die Konkurrenz jeden Produzenten, seine Preise herabzusetzen, um sich seinen gewohnten Anteil an dem Gesamthandel zu sichern. Sobald dies bei den weniger leistungsfähigen Unternehmungen eine Herabdrückung der Verkaufspreise unter die Selbstkosten zur Folge hat und eine beträchtliche Zeit anhält, verschwinden diese Firmen allmählich vom Markte und ihre Geschäfte werden von ihren Konkurrenten gemacht. Vollständig abgesehen von dem Faktor der Interessenverbindung dauert heutzutage der Ausschaltungsprozess weit länger als früher, besonders wenn die Banken schwache Betriebe durch Anleihen stützen, statt von ihrer Kraft Gebrauch zu machen, um ihnen den Garaus zu machen. Ist aber eine Interessenverbindung nicht vorhanden, dann vollzieht sich dieser Prozess auf die Dauer zwangsläufig; in der Zwischenzeit

werden die Preise durch die Konkurrenz niedergehalten, und es besteht keine Möglichkeit, eine Produktionseinschränkung zu erwägen. Jedes Unternehmen muss in seinem eigenen Interesse versuchen, möglichst viel Geschäfte zu machen; die Produktion wird demgemäss bis zu den Grenzen der Aufnahmefähigkeit des Marktes getrieben werden, selbst wenn, um dies durchzuführen, die Preise einen jähen Sturz durchmachen müssen.

Mit dem Auftauchen der Interessengemeinschaften und noch mehr der besonderen Formen von Interessengemeinschaften, die mit der Rationalisierung der Industrie in engster Verbindung stehen, verändert sich die Lage vollständig. Denn jetzt wird zumindest innerhalb des nationalen Rahmens (mit dem Problem in seiner internationalen Bedeutung werden wir uns nachher befassen) die Frage, wieviel produziert werden muss, zum Gegenstand einer gemeinsamen Kontrolle durch die ganze Industrie. Zu einem beliebigen Preise kann eine bestimmte Menge von Produkten verkauft werden, wobei umgekehrt die Menge dem Preise entsprechend nach einer Formel, die sich gewöhnlich auf jeden Fall annähernd bestimmen lässt, schwankt.

Da entweder die Produktion oder der Preis von der Industrie kontrolliert wird — denn sie kann nur eines von beiden, aber nicht beides bestimmen — ist sie in der Lage, entweder ein Verzeichnis der Preise aufzustellen, woraus sich die der Aufnahmefähigkeit des Marktes entsprechenden Mengen fast von selbst ergeben, oder eine Produktionsmenge festzusetzen, aus der sich die erzielbaren Preise in ganz ähnlicher Weise ergeben werden. Eine starke Produktion hat niedrige Preise im Gefolge; niedrige Preise ermöglichen eine grössere und hohe Preise eine geringere Produktion. Es ist immer noch Sache des Verbrauchers zu erklären, wieviel er für eine gegebene Produktionsmenge bezahlen oder wieviel er zu einem gegebenen Preise kaufen will; aber die gegebene Menge oder der gegebene Preis kann jetzt von den vereinigten Produzenten bewusst bestimmt werden, die natürlich das ihnen den meisten Gewinn versprechende Preis- oder Produktionsniveau festlegen.

Ist es bei diesen Verhältnissen nicht wahrscheinlich, dass der Verkauf einer kleineren Menge zu hohen Preisen rentabler ist oder allenfalls rentabler scheint als der Verkauf einer grösseren Menge zu niedrigerem Preise? Solange die einzelnen Unternehmungen miteinander konkurrierten, hätten sie durch diese Methode wahrscheinlich keinen Vorteil gehabt, selbst wenn sie in der Lage gewesen wären, sie anzuwenden, denn eine Aufteilung des Marktes unter allen diesen Betrieben hätte bei ihnen Arbeitseinschränkungen und demzufolge eine Steigerung der Herstellungskosten verursacht. Der erzielte höhere Preis würde sich in manchen Produktions-

zweigen durch die höheren Herstellungskosten mehr als ausgeglichen haben. Die zusammengelegten Industrien aber, die Gegenstand unserer Betrachtungen sind, befinden sich in einer anderen Lage. Anstatt alle ihre Betriebe nur teilweise in Gang zu halten, können sie einige einstellen oder schliessen und die ganze Produktion da zusammenfassen, wo die Herstellungskosten am niedrigsten sind. Die kleinere Zahl vollbeschäftigter Betriebe kann dann auf der Grundlage einer kleineren Gesamtproduktion der Industrie als Ganzes durch Massenfabrikation in den vollen Genuss des zunehmenden Ertrages kommen, davon lediglich abgesehen die Kosten und Lasten, die zur Entschädigung der aus dem Produktionsprozess ausgeschalteten Betriebe übernommen wurden.

Es erscheint mir unbestreitbar, dass sich viele Unternehmen durch die Zunahme der Zusammenschlüsse unter Formen, die eine solche Sachlage ermöglichen, veranlasst sehen, die Produktion einzuschränken und die Preise aufrecht zu erhalten, statt sie in der Hoffnung auf einen grösseren Warenabsatz herabzusetzen. Natürlich wird sich diese Politik je nach dem Grade der Elastizität der Gesamtnachfrage nach verschiedenen Warengruppen verschiedenartig auswirken; sie wird sich aber wahrscheinlich am meisten in der sehr grossen Warengruppe geltend machen, bei der die Nachfrage in Preisen ausgedrückt weder ausserordentlich elastisch noch in hohem Masse unelastisch ist. Und wo sie auch immer angewandt wird, muss sie sicherlich einen starken Einfluss auf den Beschäftigungsgrad ausüben.

Ich bin in der Tat der Auffassung, dass die Rationalisierung, wie sie heute durchgeführt wird, in zwei deutlichen Formen ungünstig auf den Beschäftigungsgrad einwirkt, welcher Art auch immer ihre gesunden Auswirkungen in anderer Hinsicht sein mögen. In erster Linie vermindert sie unmittelbar die zur Erzeugung einer gegebenen Gütermenge erforderliche Arbeitsmenge, nicht nur durch Verbesserung der Fabrikationstechnik, sondern auch durch eine Konzentrierung der Produktion dort, wo am wenigsten Arbeit erforderlich ist. An zweiter Stelle aber hat sie die Neigung, künstlich die Gesamtmenge der erzeugten Güter einzuschränken und so macht sie es den Arbeitern, die infolge der erstgenannten Methode beiseitegeschoben wurden, unmöglich, durch eine Produktionssteigerung wieder Arbeit zu finden.

In dem Masse, wie dies zutrifft, ergibt sich, dass sowohl die durch Rationalisierung ausgeschalteten Arbeiter wie die meisten neuen Arbeitskräfte, die alljährlich der Industrie zuströmen, wenn überhaupt, so ausserhalb der rationalisierten Betriebe Beschäftigung finden müssen. Es sind aber keine Kräfte am Werke, die diese anderen Betriebe dazu bringen könnten,

mehr als ihren früheren Anteil an dem nationalen Arbeitsvorrat aufzunehmen. Zeitweilig können solche Kräfte am Werke gewesen sein. Es ist sogar wahrscheinlich, dass die starke Zunahme der Zahl der im Handel beschäftigten Arbeiter (diese ist zum grossen Teil auf die veränderten Ansprüche der Verbraucher in bezug auf Belieferung, Verpackung, Höflichkeit der Ladenangestellten usw. zurückzuführen), sowie die schnelle Entwicklung des Strassenverkehrs wesens vorübergehend die Wirkungen der Arbeiterentlassung durch jene produzierenden Industrien, die ihre Produktions- und Organisationsmethoden in der bereits dargelegten Weise verändert haben, milderten. Es gibt aber eine genaue Grenze für die Zahl der Menschen, die beim Transport und bei der handelsmässigen Verteilung einer bestimmten Warenmenge Beschäftigung finden können; der kürzliche Personalabbau bei den Eisenbahnen und der allmähliche Rückgang des Personalzuwachses in anderen Zweigen des Transportgewerbes und in den Handelsbetrieben scheinen darauf hinzuweisen, dass der Sättigungspunkt nahezu erreicht wurde.

Wo dann hin mit den Arbeitslosen? Es ist sehr leicht, über die Bildung neuer Industrien und die Notwendigkeit einschneidender Massnahmen zur Umsiedlung des Industrievolkes zu reden. Keineswegs leicht aber ist es, zu sagen, was für neue Industrien dies sein sollen oder wie man sie dazu bringen kann, sich mit einer Geschwindigkeit zu entwickeln, die auch nur im entfernten dem erforderlichen Tempo entspreche. Auch ist es keineswegs gesagt, dass da, wo sich neue Industrien entfalten, diese eher eine neue Nachfrage nach Arbeit als eine Uebertragung der Nachfrage von irgendeinem bestehenden Produktionszweige darstellen. Es ist zweifellos richtig, dass schliesslich eine Umsiedlung des Industrievolkes in grösstem Massstabe notwendig werden wird, denn die technischen Umwälzungen, die wir heute erleben, werden eine radikale Neuverteilung der Arbeitskräfte auf die Gewerbe mit sich bringen. Aber gegenwärtig stehen einer schnellen Massenverpflanzung überflüssiger Arbeiter in den meisten Ländern fürchterliche Hindernisse entgegen.

Neue Industrien können, sofern nicht eine wirkliche Steigerung der Nachfrage der Verbraucher besteht, nicht aufwachsen, ohne alte zu vernichten. Die Nachfrage der Verbraucher kann aber nicht zunehmen, wenn nicht die Löhne oder Gewinne, oder beide, steigen; denn die Nachfrage hängt von dem Einkommen ab, das die Leute ausgeben können. Es gibt zwei Arten von Ausgaben: Ausgaben im engeren Sinne für Verbrauchsgüter und Dienstleistungen und solche zum Erwerb von Kapitalgütern, was man gewöhnlich „sparen“ nennt. Die Vertreter der Lohnfondstheorie

hatten zweifellos unrecht, wenn sie behaupteten, dass das in Form von Lohn bezahlte, verbrauchbare Einkommen mit dem Betrage des als Kapital aufgesparten und zur Entfaltung der Produktion verwendeten verbrauchbaren Einkommens direkt schwanke; die meisten von uns sind jedoch heutzutage bereit, zuzugeben, dass ihre Auffassung ein Stück Wahrheit enthielt.

In Grossbritannien leidet der Industrialismus unter einem Mangel an verbrauchbarem Einkommen in seinen beiden Formen. Es besteht zu wenig Nachfrage nach Verbrauchsgütern zu lohnenden Preisen, um unsere vorhandenen Industrien in Gang zu halten; und es besteht auch ein Mangel an „Ersparnissen“ im Vergleich zu der Ersparung von Geld, wie es in der Vorkriegszeit üblich war. Dass es keine wirkliche Kapitalnot gibt, ist nicht die Folge eines Ueberflusses an Kapital, sondern vielmehr eines Mangels an lohnenden Anlagemöglichkeiten. Ein Wiederaufblühen der Industrie würde natürlich sofort höhere Löhne und höhere Gewinne hervorrufen und somit zu einer gesteigerten Nachfrage sowohl nach Verbrauchsgütern wie nach Kapitalgütern führen. Aber woher sollte dieses Wiederaufblühen kommen? Man bedenke, dass wir die Perioden von Ebbe und Flut der Industrie, die mit der allgemeinen geschäftlichen Konjunktur zusammenhängen, ausser Betracht lassen und jetzt nur jene ständigen Faktoren ins Auge fassen, die sich bei guter und schlechter Lage des Welthandels gleichermaßen auswirken.

Eine Politik der Produktionseinschränkung bei hohen Preisen kann grössere Gewinne einbringen als eine solche der Produktionssteigerung bei niedrigeren Preisen; es ist aber klar, dass sie weniger Gesamtnutzen einbringt. Sie wird ferner sicher die Beschäftigungsmöglichkeit verringern, und, fast sicher — wegen mangelnder Elastizität der Lohnsätze — einen geringeren Gesamtbetrag an Löhnen im Gefolge haben. Sie wird also auf den Umfang der Nachfrage ungünstig einwirken und daher die Tendenz haben, sich nicht nur in den Industrien, auf die sie Anwendung findet, zu beständigen, sondern auch der Entfaltung neuer Industrien, die neue Nachfrage hervorrufen sollen, Hindernisse in den Weg zu legen. Ihre einschränkenden Wirkungen werden sich bei den unmittelbar beteiligten Industrien weitgehend bemerkbar machen und auf das Wirtschaftssystem als Ganzes ihren Einfluss ausüben. Die „Ersparnisse“ werden im allgemeinen als neue zur Erzeugung zusätzlicher Werte verfügbare Geldmittel betrachtet. In Wirklichkeit können sie aber unter bestimmten Umständen dazu dienen, einen vorhandenen Reichtum zu ersetzen, der sich durch die Dinge, welche mit den Ersparnissen geschaffen wurden, überlebt hat. Dies

erweist sich besonders dort, wo die Rationalisierung schnell fortschreitet, als richtig.

In der Industrie angelegtes neues Kapital wird wahrscheinlich in beträchtlichem Umfang nicht für die Beschaffung der Mittel zur Erzeugung einer zusätzlichen Warenmenge gebraucht, sondern zur Ersetzung vorhandener Produktionsmittel durch neue, vermittels deren die gleichen Waren billiger erzeugt werden können. Wenn dies zutrifft und in dem Umfange, als es zutrifft, führen die neuen Kapitalgüter, sobald sie sich einmal gebildet haben, nicht zur Erzeugung einer grösseren Gütermenge oder zur Beschäftigung von Arbeitern in grösserer Masse. Im Gegenteil, wie bereits festgestellt, vermindern sie eher die Nachfrage nach Arbeitskräften durch Begünstigung einer wirtschaftlicheren Ausnutzung derselben. Es ist deshalb klar, dass in dem Masse, wie das neue Kapital zur Ersetzung von Produktionsmitteln, auf die man dann schneller als früher verzichtet, verwendet wird, die verfügbaren Kapitalien für die Entfaltung einer zusätzlichen Produktion einer Schwächung ausgesetzt sind. Dies ist der Wahrheitskeim in der Lohnfondstheorie in ihrer besonderen Anwendung auf die heutigen Verhältnisse.

Ich halte also daran fest, dass, während die neuen Produktionsmethoden in der Regel zur Erzeugung von Gütern mit weniger Aufwand an Kapital und Kraft für jede erzeugte Einheit führen, die dieselben gewöhnlich begleitenden neuen wirtschaftsorganisatorischen Methoden den Zweck, welcher eine Energieersparnis wünschenswert macht, leicht vereiteln und eine ganz andere Arbeitslosigkeit hervorrufen als die, welche das bekannte Ergebnis der periodischen Schwankungen der Konjunktur und der Wohlfahrt auf der Welt ist. Aus diesem Grunde scheint mir das bekannte Argument, dass Rationalisierung, selbst wenn sie eine vorübergehende Arbeitslosigkeit hervorrufen sollte, binnen kurzem eine derartige Produktionssteigerung zur Folge haben würde, dass alle erwerbslos Gewordenen wieder Beschäftigung finden, auf einer falschen und sogar gefährlichen Auslegung der heutigen wirtschaftlichen Tendenzen zu beruhen.

Bis hierher habe ich dieses Problem lediglich in nationalem Rahmen und in seinem Verhältnis zu rein nationalen Vereinbarungen unter Geschäftsleuten besprochen. Aber die Vorgänge der Rationalisierung und Interessenverbindung machen, wie wir gesehen haben, keineswegs an den nationalen Grenzen Halt. Wir sehen schon in dem Kontinentalen Stahlkartell, in der Internationalen Vereinigung der Schienenfabrikanten, im „Nickel Agreement“ und in vielen anderen Fällen die Ausdehnung industrieller Abmachungen zur Kontingentierung der Produktion oder zur Ver-

teilung von Absatzgebieten weit über die nationalen Grenzen hinaus. Die Schaffung nationaler Gruppierungen in einer Industrie hat zugegebenermassen immer mehr den Zweck, für später den Grund zu einem internationalen Kartell oder zu einer ähnlichen internationalen Verständigung zu legen. Die Kohlenindustrie liefert ein deutliches Beispiel für das Vorherrschen eines solchen Gedankens. Internationale Zusammenschlüsse haben wahrscheinlich auf der ganzen Welt genau die gleichen Einwirkungen auf Produktion und Arbeitslosigkeit wie nationale Zusammenschlüsse innerhalb eines begrenzteren Gebietes. Wenn nationale Interessengemeinschaften miteinander in Wettbewerb stehen, kann jede sehr gute Gründe zur Einschränkung des Angebots und Hochhaltung der Preise innerhalb ihres heimischen Absatzgebietes haben, auf jeden Fall da, wo dieses Absatzgebiet durch Zölle geschützt ist; aber jede von ihnen wird wahrscheinlich, soweit dies möglich ist, die Politik niedriger Preise bei grossen Umsätzen auf solchen fremden Märkten, die ihr offen bleiben, betreiben. Diese Politik hat in den letzten Jahren oft zu einer Erscheinung geführt, die man „Dumping“ nennt, d. h. auf dem ausländischen Markt zu niedrigeren Preisen verkaufen als auf dem Inlandsmarkt. Dadurch war es oftmals Ländern, die eine bestimmte Ware nicht erzeugen, möglich, ihren Bedarf billiger zu decken als die betreffenden Produktionsländer. Die Wirkung dieser Konkurrenz auf fremden Märkten bestand jedoch — z. B. hinsichtlich der Kohlen — bisweilen darin, dass die Preise auf ein für viele Produzenten nicht mehr lohnendes Niveau herabgedrückt wurden. Diese Verhältnisse führen zu dem Wunsch, die Interessengemeinschaften auf internationales Gebiet auszuweiten, um die Ausfuhrpreise, selbst auf Kosten eines Rückganges der Verkaufsmenge, hoch zu halten. Diese Tendenz dürfte noch nicht sehr weit fortgeschritten sein; aber die Geschäftswelt fühlt unzweifelhaft ihre volle Bedeutung heraus und diese Tendenz wird wahrscheinlich, wenn die Wirtschaftspolitik ihre gegenwärtige Richtung beibehält, immer mehr einen einschränkenden Einfluss auf die Weltproduktion, besonders aber auf die Produktion im westlichen Europa ausüben. Wir stehen also der paradoxen Tatsache gegenüber, dass wissenschaftlichere Produktionsmethoden und wissenschaftlichere und methodischere Formen der wirtschaftlichen Organisation, anstatt zu einem allgemeinen Aufstieg in der Lebenshaltung zu führen, sich so auswirken, dass sie eine weitverbreitete Furcht vor Ueberproduktion, trotz der zahllosen, unbefriedigten menschlichen Bedürfnisse hervorrufen und ein neues, weit hartnäckigeres und in sozialer Hinsicht verderblicheres Arbeitslosigkeitsproblem verursachen als das, welches wir den allgemeinen Schwankungen des Welthandels zuzuschreiben gelernt

haben. Auch besteht, solange wir unseren jetzigen Weg fortsetzen, keinerlei Grund zu der Annahme, dass wir dieser verhängnisvollen Neigung unseres Wirtschaftssystems Herr werden. Denn die Rationalisierung ist sehr wahrscheinlich ein dauernder Vorgang, der sich über eine ganze Reihe von Jahren erstreckt und wir haben allen Grund zu der Befürchtung, dass die sie jetzt kennzeichnenden einschränkenden Tendenzen für ihre späteren Stadien gleichermaßen charakteristisch sein werden.

Auf die Transportgewerbe wirken diese Erscheinungen des Produktionssystemes unheilvoll zurück. Während nämlich Vervollkommnungen im Verkehrsgewerbe immer wieder Anlass zu wirtschaftlicher Ausbreitung waren und dies ohne Zweifel auch in Zukunft sein werden, bleibt es doch unangefochten, dass das Gedeihen jedes bestehenden Transportunternehmens wesentlich von der Menge der Güter, die von einem Ort zu einem anderen befördert werden müssen, abhängt. Jede Einschränkung der Produktion schränkt automatisch auch die Transporte ein, obwohl diese Wirkung natürlich durch das gleichzeitige Arbeiten anderer Kräfte verdeckt werden kann. So hat sich in Grossbritannien seit einigen Jahren die verlangsamte Zunahme der industriellen Produktion bei den Eisenbahnen und sogar noch mehr im Schiffahrtsgewerbe ungünstig ausgewirkt; diese Auswirkungen wurden aber, soweit das Transportgewerbe im allgemeinen in Frage kommt, durch die gleichzeitige Zunahme der neuen Betriebszweige auf dem Gebiete des Strassenverkehrswesens in den Schatten gerückt. Die Eisenbahner sind geneigt, dem Wettbewerb des Strassenverkehrs zuzuschreiben, was eigentlich auf die ungenügende Produktionssteigerung zurückzuführen ist. Die Schiffahrtskreise, die Reeder müssten die Lage deutlicher überblicken, denn der Lufttransport ist noch kein (ich behaupte nicht zu wissen, ob er dies jemals werden wird) hinreichend starker Nebenbuhler, um die Lage zu beeinflussen. Der Index der Schiffsfrachten (obwohl derselbe als Index in keiner Weise völlig zufriedenstellend ist) legt beredtes Zeugnis ab darüber, wie sehr das Gedeihen der Transportunternehmungen von der zu befördernden Gütermenge abhängig ist. Natürlich werden sich einschränkende Tendenzen auf dem Transportgebiete gerade so wie auf dem Gebiete der Produktion geltend machen. Von den ersten Anfängen moderner Interessengemeinschaft an hat es im Schiffahrtsgewerbe zahlreiche Beispiele dafür gegeben. In der Tat waren die Schiffahrtskonferenzen eine bestimmte Zeit lang markante Beispiele für die Preisbehauptung durch internationale Abmachungen. Bei den durch die Produktionseinschränkung gegebenen Verhältnissen ist es jedoch keineswegs leicht, eine Einschränkungspolitik auf den Schiffahrtsbetrieb anzuwenden,

ausser in einem beschränkten Rahmen. Im regelmässigen Schiffsverkehr kann und ist sehr viel geschehen, um die Frachtsätze hochzuhalten; soweit aber die Trampschiffahrt in Frage kommt, wird das Problem weit schwieriger.

Im Landtransportwesen wiederum ist die Einschränkung, ausser in ganz engen Grenzen, nicht leicht. Die Eisenbahntarife werden in den meisten Ländern entweder vom Staate selbst als Besitzer der Eisenbahnen festgesetzt oder, wo die Eisenbahnen Privatbesitz sind, z. B. in Grossbritannien, vom Staate geregelt. Im allgemeinen trachten die Staaten Produktion und Handel dadurch zu beleben, dass sie die Eisenbahnfrachten möglichst niedrig halten; soweit staatliche Kontrolle überhaupt eine Wirkung ausübt, geht diese viel eher auf eine Herabsetzung als auf eine Steigerung der Frachtsätze aus. Die Konkurrenz des Strassenverkehrs für leichtere Güter und für bestimmte Gruppen schwererer Güter sowie der Wettbewerb in der Binnen- und Küstenschiffahrt tragen auch dazu bei, eine Einschränkungspolitik zur Aufrechterhaltung von auf hohem Niveau stehenden Frachtsätzen zu verhindern. Nur der Passagierverkehr bietet grosse Einschränkungsmöglichkeiten; so beweist die kürzlich gebildete Interessengemeinschaft zwischen Eisenbahngesellschaften und Strassenverkehrsunternehmungen Grossbritanniens auf jeden Fall, dass die Eisenbahndirektionen sich durchaus der Betätigungsmöglichkeiten auf diesem Gebiet bewusst sind.

Im allgemeinen ist es eine feststehende Tatsache, dass die Wohlfahrt der Transportunternehmungen und noch mehr das Mass an Arbeitsgelegenheit, das sie zu verschaffen in der Lage sind, von dem Umfange der industriellen (und natürlich auch der landwirtschaftlichen) Produktion abhängt. Einschränkende Massnahmen auf industriellem Gebiet beeinträchtigen daher unmittelbar die Wohlfahrt der Transportarbeiter. Ausserdem ist noch eine weitere Tendenz am Werke, die es mehr als je für alle am Transportgewerbe Beteiligten bedeutsam macht, dass die industrielle Produktionsmenge so schnell wie möglich erhöht wird. Die Rationalisierung der Industrie zielt, wie wir gesehen haben, vor allem im Produktionsprozess auf eine Kostenverringerung durch Anwendung der wirksamsten zur Verfügung stehenden Methoden hin. Nun bilden aber die Transportkosten für Brennstoffe und Rohmaterial zu den Betrieben, der Halbfabrikate zu anderen Betrieben, in denen sie weiter verarbeitet werden, und die Transportkosten für Fertigfabrikate zu den Stätten, wo sie verwendet oder verbraucht werden, einen sehr wichtigen Bestandteil der gesamten Produktionskosten für viele Warengruppen und besonders für die Erzeugnisse der Schwerindustrie. Demgemäss richten

diejenigen, die die Rationalisierung einer Industrie vorhaben, stets ihr Augenmerk auf die Möglichkeit einer Herabsetzung dieser Posten in der Kostenrechnung. Dies kann auf verschiedene Weise erfolgen: durch Errichtung neuer Betriebe näher bei den Quellen der am schwierigsten zu transportierenden Brennstoffe und Materialien (Sperrgüter), durch Verkettung aufeinander folgender Produktionsvorgänge in einem einzigen Betriebe zwecks Ersparung von Zwischentransporten oder durch Ausführung der Fabrikationsendprozesse, wie z. B. der Montage, in unmittelbarer Nähe der Märkte, wo die Waren verkauft werden sollen.

Beispiele aller dieser Typen sind leicht zu finden. Unsere Eisenwerke waren lange rings um die Kohlengruben gruppiert, da es sich in den meisten Fällen als billiger erwies, Eisen zur Kohle als Kohle zum Eisen zu schaffen. Heutzutage hat jedoch die Einsparung im Brennstoffverbrauch während des Produktionsverlaufes eine Veränderung der Umstände im Gefolge, die bei der Wahl des wirtschaftlichsten Standortes einer Industrie einwirken und diese veranlassen, sich mehr in den Strecken, wo das Eisen gefunden wird, oder in der Nähe der Küste, wohin es billig auf dem Seewege gebracht werden kann, niederzulassen. Ferner haben Industrietechniker Mittel ausfindig gemacht, um die Abgase aus den Hochöfen als eine Kraftquelle bei den späteren Vorgängen zur Stahlerzeugung zu nutzen, und dadurch können Roheisen und Stahl in einem einzigen Betriebe hergestellt werden. Oder, um ein anderes Beispiel zu nehmen, da Kraftfahrzeugbestandteile billiger transportiert — und bisweilen zu niedrigen Zollsätzen eingeführt — werden können als fertige Fahrzeuge, werden in den Absatzländern Montagefabriken errichtet, selbst wenn die Massenherstellung nach wie vor in einem einzigen Zentralwerk betrieben wird.

Die moderne Industrie ist immer mehr bestrebt, die Transportkosten durch Ausschaltung unnötiger Bewegung der Güter zu verringern. Eine Interessengemeinschaft ist häufig in der Lage, die Kundschaft mit in unmittelbarer Nähe angefertigten Gütern zu versorgen, während bei vorhandener Konkurrenz die Waren lange Strecken befördert wurden und Waren gleicher Gattung auf den Eisenbahnen aneinander vorbeifahren konnten. Vieles geschah während des Krieges, um unnützen Transport durch bezirksweise Verteilung zu ersparen, und das private Unternehmertum lernte aus den Lektionen, die die Regierungen unter dem Druck des Kriegszustandes erteilten. Einsparung im Brennstoffverbrauch, die eines der wesentlichsten Merkmale des modernen technischen Fortschrittes ist, wirkt mithin auch weitgehend auf die Masse der zu befördernden Güter zurück, denn Kohle an sich macht einen sehr grossen Teil des gesamten Güterverkehrs aller Eisenbahnen aus.

Es ist natürlich durchaus wünschenswert, Energieverschwendung sowohl beim Warentransport als auch im Produktionsprozess zu vermeiden. Die Gründe zur Rationalisierung gelten für das Transportgewerbe nicht weniger als für die Industrie. Es ist nicht mein Standpunkt, dass die Tendenzen zur Verkürzung des Transportes einer gegebenen Gütermenge zum Verbraucher verkehrt sind, sondern dass alle an den Transportindustrien Beteiligte über die stärkstmöglichen Gründe verfügen, um sich jeglicher Produktionseinschränkungs politik zu widersetzen. Die traditionelle Anhänglichkeit der britischen Reeder an die Freihandelstheorie ist grossenteils auf ihr Verständnis dafür zurückzuführen, dass jede Einschränkung des freien Warenumlaufes einen Verkehrsrückgang bewirken kann. Eine solche Einschränkung könnte in der Tat diese Wirkung haben, ohne dass die Produktion abnimmt, aber wir können dies dem Reeder schwerlich beibringen.

Wie müsste sich nun das Transportgewerbe gegenüber den Monopolisierungstendenzen verhalten, die durch das Fortschreiten der industriellen Rationalisierung verstärkt werden? In Anbetracht der vorstehenden Darlegung darf angenommen werden, dass sie einer Tendenz gegenüber, die zu solchen verkehrten Resultaten führt, hartnäckigen Widerstand leisten sollten. Widerstand der Rationalisierung gegenüber ist jedoch eigentlich keine praktische Politik, was die Arbeiterbewegung in den meisten Ländern auch schnell begriffen hat, schneller als eine grosse Zahl der Arbeitgeber. Wenn nämlich die Industrie weiterhin nach den Grundsätzen der internationalen Konkurrenz zu führen ist, wird das die Rationalisierung abweisende Land zweifellos ernstlich Gefahr laufen, einen grossen Teil seines Handels einzubüssen und wenn internationaler Zusammenschluss und internationale Zuteilung der Absatzgebiete verallgemeinert werden sollen, wird das Land, das in der Modernisierung seiner Produktionsmethoden zurückbleibt, beim Verhandeln bezüglich der Kontingente und Märkte, worauf eine solche Zusammenarbeit notwendigerweise beruht, schwer benachteiligt werden. Es ist notwendig, die Industrie zu rationalisieren, da es sich kein Industrieland leisten kann, in dem Bestreben nach einer Verringerung der Produktionskosten hinter anderen Ländern zurückzubleiben.

In Wirklichkeit handelt es sich nicht darum, ob die Industrie rationalisiert werden soll oder nicht, sondern ob Mittel gefunden werden können, um der gefährlichen Neigung zur Unterproduktion, der uns die Rationalisierung unter den gegenwärtigen Verhältnissen aussetzt, Einhalt zu gebieten. Billigere Produktion sollte gesteigerte Produktion bedeuten, und zwar nicht nur mehr Gesamtproduktion, sondern auch mehr auf den Kopf der Bevölkerung,

damit die Lebenshaltung gehoben wird. Wenn sie statt dessen zu starker Arbeitslosigkeit führt, dann ist das Wirtschaftssystem, unter welchem solche Zustände einreissen, in höchstem Grade ungesund.

Wo liegt nun aber der schwache Punkt? In erster Linie ist der Beweggrund zur Produktion unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht das durch Produktion erzeugte Gesamteinkommen, sondern nur jener Teil dieses Einkommens, der die Form des Gewinnes annimmt. Die Löhne erscheinen im Produktionsprozess nicht als Einkommen, sondern als Kosten, wohingegen Gewinne als Einkommen erscheinen. Löhne erscheinen daher als ein Uebel und Gewinne als etwas Gutes. In Wirklichkeit sind aber Löhne und Gewinne Güter gleicher Art — Unterhaltsmittel für jene, welche sie erhalten. Von zwei möglichen Politiken kann eines auf die Verteilung von £ 800 an Löhnen und £ 200 an Gewinn hinauslaufen, während beim andern £ 1000 an Löhnen und nur £ 100 an Gewinn ausgeteilt werden. In unserem heutigen System wird dem ersten der beiden Verfahren fast unvermeidlich der Vorzug gegeben, obwohl es höchstens eine wirtschaftliche Gesamtwohlfahrt von nur £ 1000 gegenüber £ 1100 erzeugt, und der Unterschied ist wahrscheinlich wesentlich grösser, wenn man die verschiedenen Nützlichkeitsgrade des Geldes bei den verschiedenen Einkommensempfängern entsprechend berücksichtigt. Wenn überdies die Wahl des erstgenannten Verfahrens Arbeitslosigkeit mit sich bringt, muss irgendjemand die Arbeitslosen erhalten; und diese können tatsächlich nur aus den £ 1000 unterhalten werden, so dass die £ 200 der Gewinnempfänger durch Besteuerung beträchtlich vermindert werden. Zweitens fallen die Kosten der Produktion und der Nichtproduktion nicht unmittelbar auf die gleichen Schultern. Wenn ein Arbeitgeber zu produzieren beschliesst, zahlt er die Produktionskosten, und der Unterschied zwischen diesen Kosten und seinem Verkaufspreis stellt seinen Gewinn oder Verlust dar, je nach der Lage des Falles. Aber genau wie die Produktion hat auch die Nichtproduktion ihre Kosten. Diese entfallen indessen nur teilweise auf den Arbeitgeber. Es können ihm Kosten entstehen durch die Instandhaltung eines stillgelegten Betriebes; möglicherweise hat er Zinsen für das in einem solchen Betriebe hineingesteckte, geliehene Geld zu zahlen, Kosten, die bestehen bleiben, ob nun der Betrieb für die Produktion verwendet wird oder nicht. Aber jener grosse Teil der Kosten der Nichtproduktion, der in dem Unterhalt jener, die ihre Arbeit eingebüsst haben, besteht, belastet nicht unmittelbar oder hauptsächlich ihn, sondern die ganze Gemeinschaft, und zwar in verschiedenem Grade entsprechend der für die Arbeitslosen getroffenen Fürsorgemassnahmen und den

Bestimmungsmethoden, für die man sich zur Deckung der Kosten entschieden hat. Wenn die Arbeitgeber die ganzen Kosten der Nichtproduktion zu decken hätten, würde es sich oft besser für sie rentieren, zu produzieren statt von der Produktion abzusehen.

Damit möchte ich natürlich nicht gesagt haben, dass die Arbeitgeber bei unserem heutigen Wirtschaftssystem tatsächlich aufgefordert werden können, diese besonderen Kosten unmittelbar zu decken. Sie würden dadurch in vielen Fällen gezwungen, mit Verlust zu produzieren, und man kennt bei einer privatkapitalistischen Wirtschaft kein Verfahren, um einen Arbeitgeber zur Produktion zu veranlassen, wenn er dies nicht zu tun wünscht. Meines Erachtens ist es höchst wünschenswert, dass, wenn die Rationalisierung der Industrie die Arbeiter ihres Brotes beraubt, und die betreffende Industrie sich in einer ziemlich guten Lage befindet, den Arbeitgebern auferlegt werden sollte, eine Art Unterstützungskasse zu schaffen, aus der wenigstens die älteren entlassenen Arbeiter für den Verlust ihrer Beschäftigung entschädigt und pensioniert werden könnten, wenn sie zu alt sind, um sich mit Erfolg einem anderen Beruf anzupassen. Einige Arbeitgeber haben freiwillig in beschränktem Masse derartige Massnahmen getroffen. Sie können aber offenbar nicht allgemein eingeführt werden, selbst dort nicht, wo die Industrie es erschwingen kann, sofern kein Zwang ausgeübt wird.

Keine derartige Kasse könnte aber, selbst wenn der Staat und die Arbeitgeber dazu beitragen, möglicherweise die Bedürfnisse jener Industrien befriedigen, bei denen die Rationalisierung angewandt wird, um eine Reihe von Unternehmungen vor dem Bankerott und die Industrie selbst vor dem unaufhaltsamen Niedergang zu bewahren. Industrien nämlich, die sich in dieser Lage befinden, könnten weitere Kosten nicht tragen und jeder Versuch, ihnen solche Kosten aufzuerlegen, würde sie an ihrer Wiederherstellung aus ihren jetzigen ungünstigen Verhältnissen nur hindern oder diese vielleicht gänzlich unmöglich machen. Demgemäss muss in solchen Fällen der Staat weiterhin die Last der Arbeitslosigkeit tragen, die durch den Uebergang zu neuen Produktionsmethoden und neuen Wirtschaftsformen, welche eine Einschränkungspolitik zur Folge haben, erzeugt wird. Ich scheidet die Frage aus, ob Arbeitslosenversicherung — die eigentlich keine Versicherung mehr ist, sondern ein System von auf der Grundlage von Bestimmungsmethoden finanzierten staatlichen Leistungen, das sich theoretisch nicht verteidigen lässt — die richtige Methode ist, um die Bedürfnisse dieser erwerbslosen Arbeiter zu befriedigen, oder ob eine bessere Methode erdacht werden könnte. Das ist eine ganz andere, aber höchst wichtige Frage; doch es ist mir im

Rahmen dieses Vortrages unmöglich, dieselbe hier zu behandeln. Was ich aber hier dartun will ist, dass der Staat, der auf die eine oder andere Weise den grösseren Teil der schweren Kosten der Nichtproduktion tragen muss, auch grosses Interesse daran hat, dass eine Zunahme der Einschränkungsmassnahmen verhindert wird und diese möglichenfalls überhaupt aufgehoben werden.

Was sollen wir aber dann tun? Die Nachfrage nach den Erzeugnissen der meisten Industrien, bei denen die Rationalisierung in grossem Umfange Anwendung gefunden hat oder empfohlen wird, ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen ziemlich unelastisch. Wenn ein Preissturz nicht sehr gross ist, bringt er keine beträchtliche Steigerung der Gesamtnachfrage auf der ganzen Welt zustande. Allerdings kann eine Zeitlang der Teil der Gesamtnachfrage, welchen die Produzenten eines bestimmten Landes befriedigen, beträchtlich zunehmen; wenn aber dieser Preissturz nicht zu einer bedeutenden Steigerung der Gesamtnachfrage führt, wird die Hauptwirkung auf die Dauer darin bestehen, dass konkurrierende Länder gezwungen werden, ihre Preise ebenfalls herabzusetzen. Sobald sie dies tun, wird das gleiche Handelsquantum, wie es vor Einsetzen der ganzen Bewegung vorhanden war, einer gleichartigen Verteilung wie anfänglich unter den im Wettbewerb stehenden Produzentengruppen ausgesetzt sein, wenn nicht die relative Leistungsfähigkeit einer derselben in der Zwischenzeit zugenommen oder abgenommen hat, in welchem Falle sie, im Verhältnis zu den anderen, für die Dauer Geschäfte erlangen oder verlieren können. Ausser diesem, wird das einzig wahrnehmbare Ergebnis darin bestehen, dass die Preise auf den Ausfuhrmärkten so heruntergedrückt wurden, dass alle kaufenden Länder am Ende des Prozesses schlimmer daran sein dürften, als sie es an seinem Anfang waren.

Diese mangelnde Elastizität der Gesamtnachfrage der Welt ist augenscheinlich die Wurzel des Uebels. Warum ist jedoch die Nachfrage unelastisch? Sicherlich weil die Leiter der Produktion in den verschiedenen Ländern der Erzeugung eines eher geringeren als grösseren Gesamtbetrages des verwendbaren Einkommens im Verlaufe des Produktionsprozesses den Vorzug geben und unter den heutigen Verhältnissen geben müssen. £ 800 Lohnanteil zuzüglich £ 200 Gewinnanteil wird £ 1000 Lohnanteil zuzüglich £ 100 Gewinnanteil vorgezogen, obwohl offenbar durch das erstere Verfahren sowohl weniger Waren wie weniger Nachfrage nach Waren erzeugt werden als durch das letztere. Wenn überdies bei unserer gegenwärtigen Systemlosigkeit durch Verminderung des Lohnanteiles die gleiche Produktionsleistung mit £ 750, statt wie früher mit £ 800 erzielt werden kann, oder mit anderen Worten

eine dem Werte nach um einen Betrag bis zu £ 50 niedrigere Produktionsmenge, so wird dies als ein Gewinn erscheinen, da die Lohnverminderung den £ 200 Gewinnanteil hinzugefügt werden wird, obwohl dieselbe im allgemeinen weniger den Gewinnen hinzufügt, als sie an den Löhnen wegnimmt, und so weiterhin sowohl die Produktionsmenge und die Kaufkraft verringert wie auch deren Verteilung unter dem Gesichtspunkte des menschlichen Nutzens verschlechtert.

Unsere heutige Wirtschaftsordnung ist mithin darauf eingestellt, eine Prämie auf die Unterproduktion zu setzen und der Unterproduktion in den Augen des Geschäftsmannes, der sich um einen Ausgleich zwischen beiden bemüht, den Anschein der Ueberproduktion zu geben. Wenn die Welt keinen Ausweg aus diesem zugleich tragischen und lächerlichen Zustand finden kann, sind die Aussichten für das nächste Jahrzehnt in der Tat recht düster; denn wir können mit einem schnellen Fortschritt in der Produktionstechnik und einer Verminderung der Fähigkeit, unsere eigene Geschicklichkeit auszunutzen, rechnen. Es ist immerhin möglich, dass ein glücklicher Zufall diese beunruhigenden Vorzeichen widerlegt. Wenn nur der Ferne Osten die Kämpfe einstellen und seine ganze Energie auf die Verbesserung seiner produktiven Leistungsfähigkeit verwenden würde, so könnte er ein so ungeheuer grosser Markt für europäische Waren werden, dass er alle unsere daniederliegenden Industrien und alle unsere möglicherweise von der Rationalisierung verdrängten Arbeiter voll beschäftigen könnte. Wenn die Vereinigten Staaten ihre Zollschranken niederreissen und bereitwillig europäische Fabrikate als Bezahlung europäischer Schulden annehmen wollten, dürfte ein weniger grossartiges, aber doch beträchtliches Wiederaufleben der europäischen Wohlfahrt folgen. Es ist aber sehr unwahrscheinlich, dass eines dieser Ereignisse oder ein anderes ihnen hinsichtlich seines Wirkungsvermögens vergleichbares Ereignis in nächster Zukunft eintreten wird. Ueberdies würde sogar ein Ereignis dieser Art die Wirkungen unserer wirtschaftlichen Wirren nur beeinträchtigen und nicht endgültig ihre Ursache beseitigen.

Ich sehe mich zu der Schlussfolgerung genötigt, dass, ganz abgesehen von den besonderen Arten der Arbeitslosigkeit, die sich aus den allgemeinen Konjunkturschwankungen ergeben, das kapitalistische System in seiner letzten Entwicklungsphase eine neue Art der Arbeitslosigkeit erzeugt, deren gesellschaftliche Auswirkungen wahrscheinlich noch weitgehender und verhängnisvoller sein werden, wenn nicht der gesunde Menschenverstand der Völker eine Radikalkur erzwingen kann.

Aber gibt es überhaupt eine Kur, wenn wir uns auch auf einen

noch so radikalen Eingriff, falls wir einen solchen ausfindig zu machen in der Lage sind, einstellen? Ich bin der Ueberzeugung, dass es eine solche gibt, obwohl ich weit von der Annahme entfernt bin, dass ich das Problem in allen seinen Verwicklungen bemeistert habe oder überhaupt vollständig oder in Einzelheiten wüsste, wie wir dabei verfahren sollten. Allgemein gesprochen glaube ich, dass die Antwort lauten muss, dass bei der Entscheidung, ob produziert oder von der Produktion Abstand genommen werden soll, wir immer sämtliche Kosten einschliesslich der Kosten der Nichtproduktion und der Produktionskosten im engeren Sinne in Betracht ziehen müssen. Wir müssen die Grundwahrheit fest in unsere Köpfe hineinhämmern, dass menschliche Daseinserhaltung sowohl in Verbindung mit der Nichtproduktion wie mit der Produktion zu den primären und unvermeidlichen Kosten gehört, und dass demgemäss nur der Unterschied zwischen dem, was ein Arbeiter erhält wenn er arbeitet und was er bei Arbeitslosigkeit empfängt, nicht aber sein gesamter Lohn, rechtmässig als Produktionskosten, im Gegensatz zu den Kosten der Nichtproduktion, betrachtet werden kann. Die Tatsache, dass die Kosten der Produktion und der Nichtproduktion weitgehend auf verschiedene Schultern abgeladen werden, ist vom Standpunkte der Gesellschaft als Ganzes aus ohne Bedeutung; und die wirkliche Lehre der Rationalisierung besteht darin, dass wir unsere Kostenrechnung nicht auf der Grundlage einzelner Unternehmungen, wie gross diese auch sein mögen, sondern weit mehr auf der Grundlage der gesamten Gemeinschaft aufstellen müssen.

Wie kann diese Wahrheit praktische Anwendung finden? Ein Ausweg würde für den Staat darin bestehen, möglichst viel Arbeitslose bei der Herstellung gemeinnütziger Dinge zu beschäftigen, selbst wenn der nach ökonomischen Begriffen ausgedrückte Wert geringer ist als die nach den üblichen Buchhaltungsmethoden errechneten Herstellungskosten. Dies wäre, dessen bin ich sicher, wesentlich besser als die Politik unproduktiver Zahlungen, die die meisten Industriestaaten bei der Behandlung ihrer Arbeitslosen verfolgen. Aber es wäre ein Ausweg, der ausser als einstweilige Massnahme nur schwer möglich ist und selbst als eine solche Massnahme schwierig wäre wegen des engen Bereiches der Dienste, auf die der Staat sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen leicht einlassen kann, und der Ungeeignetheit vieler Arbeitslosen zur Ausführung dieser besonderen Verrichtungen.

Was ist dann die Alternative? Meine Antwort lautet: dass die Industrie, wenn sie nicht mit buchmässigen Gewinnen produzieren kann, sie mindestens bis zu dem Punkte, wo der Verlust die Kosten der Nichtproduktion übersteigt, mit buchmässigem Verlust produ-

zieren sollte. Ich weiss, dass Lord Melchett vor einigen Jahren einen nahezu gleichlautenden Vorschlag machte, als er anregte, dass die den Erwerbslosen in Grossbritannien gezahlte Arbeitslosenunterstützung als ein Zuschuss in Form einer Lohnbeihilfe verwendet und den Arbeitgebern überwiesen werden solle, die als Gegenleistung ihre Produktion steigern und mehr Arbeiter beschäftigen würden. Der Vorschlag wurde ausgelacht und allgemein als unbrauchbar bezeichnet, was er auch meiner Auffassung nach in der Form war, in die Lord Melchett ihn gekleidet hatte. Tatsache ist aber, dass Lord Melchett das Problem in der richtigen Weise angepackt hat. Er hatte wenigstens erfasst, dass im Interesse der Allgemeinheit als solcher, die Kosten der Nichtproduktion nicht unberücksichtigt bleiben dürfen, und dass die Entscheidung darüber, ob produziert oder nicht produziert werden soll, nicht allein auf Grund eines Vergleiches zwischen Verkaufspreisen und Gesamtkosten erfolgen darf.

Wenn der Vorschlag von Lord Melchett undurchführbar war, so nicht weil er im Kern unrichtig war, sondern weil die Wirtschaftsordnung, worauf er ihn anzuwenden trachtete, vollkommen ungesund war. „Wie,“ so sagten seine Kritiker, „denken Sie die Arbeitgeber daran zu verhindern, sich den Zuschuss für solche Arbeiter zu verschaffen, die sie auch ohne denselben beschäftigt haben würden?“ Die Frage wäre sinnlos und der Einwand ungültig gewesen, wenn es sich bei dem in Betracht kommenden Arbeitgeber nicht um ein privates Unternehmen, sondern um den Staat selbst gehandelt hätte. Denn es liegt nicht die geringste Ungerechtigkeit darin, dass der Staat oder vielmehr die ganze Gemeinschaft sich selbst mit Hilfsmitteln versieht, um ihren Reichtum durch gesteigerte Produktion zu vermehren. Lord Melchett schlug die Anwendung eines sozialistischen Mittels vor, während er das kapitalistische System unangetastet liess. Seine Kritiker begriffen, dass dies nicht anging, und sie zogen ein krankes kapitalistisches System der Anwendung einer sozialistischen Kur vor.

Folglich würde ich gerne sehen, dass der Staat Arbeitgeber wird und weitgehende Macht über die Industrie ausübt, u. z. in dem Sinne, dass er direkte Vorschriften über Arten und Mengen der Produktion erlässt und die Verantwortung für deren finanzielle Ergebnisse übernimmt. Eigentlich bin ich davon durchdrungen, dass die Rationalisierung ohne den ewigen Kreislauf von Unterproduktion und Unterkonsumtion auf die Industrie Anwendung finden kann, jedoch nur wenn der Sozialismus auch zur Durchführung gelangt und die Politik jedes Unternehmens nicht ausschliesslich oder hauptsächlich auf den Gewinn einer privaten Gruppe von Aktien-Inhabern eingestellt wird, sondern unter

Berücksichtigung aller Kosten der Produktion und der Nichtproduktion, sowie im Hinblick auf den allgemeinen Nutzen der Gesellschaft und die Schaffung eines möglichst grossen wirtschaftlichen Reichtums, dem nur in den Ansprüchen an nichtwirtschaftliche Güter, wie vermehrte Musse oder eine bessere Lebensweise ermöglichende Bildung, Schranken gesetzt sind.

Ich möchte nicht im geringsten behaupten, dass die Anwendung dieses weitgehenden Prinzipes von selbst alle unsere Nöte beseitigen würde, obwohl es sich meines Erachtens als der Schlüssel zu vielen derselben und zwar der hartnäckigsten und am tiefsten eingewurzelten, erweisen würde. Ich will beispielsweise nicht sagen, dass es nicht auch noch andere Ursachen der Arbeitslosigkeit ausser denen, die ich dargelegt habe, gibt und dass diese keine andere Behandlung erfordern. Da ist z. B. das Problem der allgemeinen Konjunkturschwankungen, dem im heutigen Grossbritannien wahrscheinlich etwa ein Drittel des Gesamtumfanges der Arbeitslosigkeit und der grösste Teil ihrer Zunahme während der letzten sechs oder neun Monate zuzuschreiben ist. Dies fällt, wie ich dargetan habe, ausserhalb des Gesichtskreises dieser Abhandlung. Zweitens besteht sicherlich ein beträchtliches Mass von Arbeitslosigkeit, die eine unmittelbare Folge der schlechten Verteilung wirtschaftlicher Hilfsmittel und der Trägheit unseres Wirtschaftssystems bei seiner Anpassung an die veränderten Bedürfnisse, darstellt. Ein Betrieb der für die Erzeugung einer Kategorie von Gütern errichtet wurde, kann gewöhnlich nicht umgestellt werden, um eine andere Kategorie zu erzeugen; und, wie wir gesehen haben, verlieren auch menschliche Wesen sehr leicht ihre Anpassungsfähigkeit, wenn sie älter werden. Ferner ergeben sich ernstliche Schwierigkeiten hinsichtlich der Bevölkerungsbewegung sowohl über die Landesgrenzen hinweg wie innerhalb eines einzelnen Landes. Wenn sich infolgedessen die Ströme der Nachfrage ein neues Bett bahnen, so bedarf es einer langen Zeit, um sowohl den menschlichen wie den materiellen Faktor in der Industrie den neuen Bedürfnissen anzupassen. Die Anpassungsschwierigkeit ist offenbar am grössten, wenn das Bedürfnis zusammenfällt mit und stärker wird durch die Zerrüttung, die ein Weltkrieg zuwege brachte und durch die höchst verkehrte Machtausübung der Geldfaktoren in der Produktion und Reichtumsverteilung.

Diese Schwierigkeiten würden fortbestehen, auch wenn wir unsere Probleme unter sozialistischem statt unter kapitalistischem Regime und von einem sozialistischen statt von einem kapitalistischen Gesichtspunkt aus anpacken würden. Sie wären jedoch meines Erachtens in jenem Falle unendlich leichter zu bewältigen,

denn wir würden dann danach streben, die Industrie nach den richtigen Ausmassen unter Berücksichtigung der modernen Bedürfnisse auf der Grundlage eines bestimmten Planes wieder aufzubauen und ferner versuchen, statt uns auf die blinden Kräfte individuellen Gewinnstrebens zu verlassen, auf irgend eine Weise einen harmonischen Bau zu schaffen und jeden verfügbaren Stein auf den ihm zukommenden Platz zu rücken. Wir würden bewusst auf die Entwicklung neuer Industrien hinarbeiten, anstatt uns der Hoffnung hinzugeben, dass diese irgendwie aus sich selbst heraus entstehen könnten.

Natürlich ist der Gesichtspunkt, den ich in dieser Abhandlung herausgeschält habe, letzten Endes und gänzlich unvereinbar mit der ganzen Freihandelsphilosophie in der theoretischen Form, in der britische Volkswirtschaftler anderthalb Jahrhunderte bis zum dritten Viertel des letzten Jahrhunderts sie der Welt mit einem beträchtlichen, später aber ständig und schnell abnehmenden Erfolge gepredigt haben.

Welche Irrtümer die Schutzzöllner sonst auch begehen mögen, so haben sie doch sicherlich mit ihrer Behauptung recht, dass der Misserfolg einer Industrie unter dem Freihandelsregime selbst vom streng ökonomischen Gesichtspunkte aus nicht als ein endgültiger und überzeugender Beweisgrund gegen ihre Nützlichkeit betrachtet werden kann. Dadurch, dass man eine Industrie zugrundegehen lässt, können sich für die Gemeinschaft leicht grössere Gesamtkosten ergeben als die Kosten ihrer Aufrechterhaltung ausmachen, und nur ein Land, das vermöge seiner überlegenen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit unter den Industrien sorgfältig auswählen kann, und zwar genug auswählen kann, um seiner Bevölkerung Arbeitsgelegenheit zu verschaffen (natürlich abgesehen von der zeitweiligen Arbeitslosigkeit auf Grund der allgemeinen Konjunkturschwankungen), könne möglicherweise für lange Zeit eine so deutliche Tatsache aus dem Gesicht verloren haben. Es ist nicht immer ein wirtschaftlicher Vorteil, auf dem billigsten Markte zu kaufen; es ist ein tatsächlicher wirtschaftlicher Nachteil, wenn infolge davon so viele Arbeiter zur Untätigkeit verurteilt werden, dass deren Unterhaltskosten den Betrag überschreiten, welcher die Differenz darstellt zwischen dem auf dem billigsten Markte bezahlten Preise und dem Preise, zu dem die Waren von diesen Arbeitslosen hätten angefertigt werden können. Tatsächlich sind Schutzzölle oft gerade mit diesem Argument verteidigt worden. Sie können als Mittel dienen, um eine Industrie, die sonst zugrundegehen würde, am Leben zu erhalten; und die dem Verbraucher in Gestalt höherer Preise auferlegten Kosten können in einem besonderen Falle niedriger sein als der der Gemeinschaft durch das

Verschwinden einer solchen Industrie entstehende Verlust. Bei einer Antwort auf die Argumente der Befürworter von Schutzzöllen sollte darauf hingewiesen werden, dass Steuern auf Waren oft höchst ungerecht verteilt sind und dass die Wünschbarkeit, einen besonderen Erwerbszweig am Leben zu erhalten, kein hinreichender Grund ist, um den Verbrauchern seiner Produkte die dadurch entstehenden Kosten aufzuerlegen. Zolltarife können ein falsches Mittel zur Erzielung des gewünschten Ergebnisses sein; aber das Bedenken gegen Zolltarife vernichtet nicht die Kraft des zu ihrer Verteidigung angeführten Argumentes.

Was ich eigentlich sagen will, gipfelt darin, dass unsere gegenwärtige Methode bei der Entscheidung über Produktion und Preisbildung der Waren auf Grund der Gesamtkosten der Herstellerfirmen vollkommen verkehrt ist. Sie ist ganz einfach deshalb verkehrt, weil sie die Arbeitslöhne als einen Bestandteil der Produktionskosten gerade wie jeden anderen Bestandteil behandelt. In Wirklichkeit stehen die Löhne auf einer ganz anderen Grundlage als die übrigen Kosten. Während nämlich die meisten sonstigen Kosten bloss Ausgaben sind, stellen die Löhne auch Einkommen dar.

Eine einfache Gegenüberstellung sollte zur Verdeutlichung meiner Auffassung hinreichen. Wenn ich eine Tonne Stahl mit weniger Kohlen herstellen kann, so bewirkt dies eine tatsächliche Produktionsverbilligung. Kann ich eine Tonne Stahl mit weniger Arbeitsaufwand herstellen, dann ist ebenfalls eine tatsächliche Verbilligung erzielt. Wenn ich jedoch dieselbe Arbeitsmenge verwende und nur einen niedrigeren Lohn dafür zahle, oder wenn der Preis der von mir gekauften Kohle nur darum sinkt, weil der Bergmann einen niedrigeren Lohn erhält, dann kann überhaupt nicht von einer wirklichen Verbilligung gesprochen werden. Dennoch werden wir in der gewöhnlichen Sprache in allen diesen Fällen von einer Verringerung der Produktionskosten sprechen. Richtig ist, dass in jedem Falle die Geldkosten sich gesenkt haben; aber die wirklichen Kosten, die vom gesellschaftlichen Standpunkte aus den entscheidenden Faktor bilden, weisen nur in den beiden erstgenannten Fällen einen Rückgang auf. In den beiden letztgenannten Fällen bleiben sie unverändert. Dies ist aber ein wesentlicher Unterschied, nicht nur in theoretischer, sondern auch in praktischer Hinsicht.

Im allgemeinen zahlt die britische Industrie höhere Löhne als ihre Konkurrenten auf dem europäischen Festlande. Wenn diese höheren Löhne nicht durch eine entsprechend grössere Leistungsfähigkeit der Arbeit ausgeglichen werden, hat dies zur Folge, dass die britischen Geldkosten der Produktion über das kontinentale

Niveau steigen. Aehnlich haben, wenn alle andern Faktoren gleich sind, die deutschen Geldkosten die Neigung, höher als in Frankreich oder Italien zu sein, wie auch die europäischen Geldkosten über die japanischen hinausgehen. Bedeutet dies aber, dass die tatsächlichen Kosten ebenfalls höher sind? Meiner Auffassung nach nicht. Die tatsächlichen Kosten hängen von der Leistungsfähigkeit der Produktion und nicht von dem den Arbeitern in Form von Lohn ausgezahlten Betrage ab. Das Arbeitereinkommen ist kein Produktionsmittel, sondern steht mindestens dem Gewinn des Arbeitgebers als Zweck der Produktion gleich. Ein höherer Lohn dürfte daher nicht als höhere Kosten behandelt werden, sondern eher als etwas, das in weitgehendstem Masse aus dem Gesamtprodukt der Industrie als Ganzes verschafft werden muss. Es würde sich für Grossbritannien hübsch rentieren, wenn es seinen Stahl, wo dies nötig ist, zu einem Preise veräussern wollte, der nicht auf Grund der gesamten Geldkosten seiner Produktion bestimmt wird, sondern auf Grund dieser Kosten, vermindert um den Unterschied zwischen den Lohnsätzen in Grossbritannien und denen, die in den wichtigsten konkurrierenden Ländern bezahlt werden.

Dies wäre jedoch für den britischen Arbeitgeber nicht vorteilhaft, wenn er nicht vom Staate einen dem Unterschied gleichwertigen Zuschuss erhielte. Mehr als ein Land hat sich schon dieses Besteuerungsverfahrens bedient und es wurde oft auch in Grossbritannien, namentlich als Mittel zur Linderung der Not der Landwirte empfohlen. In bestimmten Fällen kann es sogar der beste Weg sein, um einer besonderen Schwierigkeit Herr zu werden; es kann aber auch leicht zur Folge haben, dass den verkehrten Leuten grosse, unnötige Geschenke gemacht werden. Dies war der Fall mit dem Kohlenzuschuss in Grossbritannien im Jahre 1925. Die ganze Lage würde sich unendlich vereinfachen, wenn der Staat selbst der Arbeitgeber wäre. Wie wir nämlich gesehen haben, würde dann der Staat den Zuschuss lediglich sich selbst zu gewähren haben.

Dies würde natürlich den Staat nicht der Notwendigkeit entheben, das Geld zu beschaffen. Teilweise käme dies aus den Herabsetzungen anderer Leistungen, z. B. am Unterhalt der Arbeitslosen, denn das Ziel des ganzen Vorganges ist, die Produktion zu steigern und die Arbeitslosen wieder zur Arbeit zurückzuführen. Im übrigen könnten die erforderlichen Mittel nur durch Steuern beschafft werden, die natürlich nicht nur von aus der britischen Industrie herrührenden Einkommen, sondern auch von nicht-industriellen Einkommen und von Einkommen, die aus dem Auslande stammen, erhoben werden müssten. Nur wenn sich diese Geldquellen als unzureichend erweisen, müsste daraus gefolgert

werden, dass die Löhne in Grossbritannien die Zahlungsfähigkeit des Landes übersteigen. Eine Senkung der Löhne wäre das letzte und nicht, wie heute, das erste Hilfsmittel des sich in schwieriger Lage befindenden Gewerbetreibenden.

Aber — und hier kommen wir zu der am meisten in die Augen fallenden Schwierigkeit —, würde nicht die Anwendung dieser Politik des Verkaufes nötigenfalls unter den Gesamtkosten bei den verschiedenen Völkern zu einer riesenhaften Entwicklung des Dumping auf der ganzen Welt führen? Wir können kaum annehmen, dass, falls ein Land ernstlich hierzu überginge, die anderen nicht zur Befolgung seines Beispielen gezwungen sein würden. Und wäre das nicht die einzige Möglichkeit? Wir würden dann die Erscheinung, die man jetzt als Dumping bezeichnet, in einem sehr grossen und gesteigerten Masse haben. Die schon in wachsendem Umfang von Trusts und Kartellen ausgeübte Politik, fast ohne Rücksicht auf Produktionskosten auf jedem Absatzgebiet solche Preise zu verlangen, die der Handel gerade noch zu zahlen vermag, würde weitere Kreise ziehen und noch mehr verstärkt werden.

Gut — warum nicht? Wenn zu den jetzigen Preisen nicht mehr Waren verkauft werden können, obwohl die Welt zur Erzeugung einer weit grösseren Menge in der Lage ist, müssen die Preise bis zu dem Punkt sinken, wo mehr gekauft werden wird, und dies lässt sich nur unter der Bedingung erzielen, dass die Preise nicht durch Abbau der Löhne und anderer Einkommen herabgesetzt werden, und so die Kaufkraft, welche eine stärkere Nachfrage bewirken soll, vernichtet wird. Die Nachfrage ist, wie ich ausgeführt habe, gegenwärtig bei den meisten Waren ziemlich unelastisch. Sie wird jedoch in dem Masse an Elastizität gewinnen, wie wir mehr Menschen ohne Lohnverringerung Arbeit verschaffen und so eine grössere Nachfrage hervorrufen. Die Erfüllung einer Bedingung vorausgesetzt, ist jedes Preisniveau, das zu Unterproduktion führt, offenbar zu hoch. Die Abhilfe besteht darin, dasselbe zu senken, bis der ganze Umfang verfügbarer Produktionsmittel absorbiert wird. Dies könnte zweckmässiger nicht durch einen allgemeinen Preisabbau geschehen (ein Vorgang, der andere ungünstige Rückwirkungen hervorrufen kann), sondern durch Schaffung von mehr Geldmitteln ohne Preissteigerung, was auf dasselbe hinausläuft. Es würde aber zu weit führen, wenn ich mich an diesem Punkt noch länger aufhalten wollte.

Diese eine Bedingung ist die: es kann in der Welt ein Gleichgewichtsmangel an Produktivkraft bestehen. Die Welt kann so beschaffen sein, dass sie von einigen Dingen verhältnismässig zuviel und von anderen zu wenig erzeugt. In diesem Falle muss das richtige Verhältnis hergestellt werden und es ist nicht wünschens-

wert, die Preise jener Waren, von denen ein möglicher Ueber-
schussvorrat vorhanden ist, bis zu dem Preisstand zu senken, zu
dem der ganze mögliche Vorrat verkauft werden könnte. Die
Preisherabsetzung und das Angebot müssen ungefähr an dem
Punkte aufgehalten werden, von dem angenommen werden kann,
dass sich dort das Gleichgewicht mit dem übrigen Produktions-
system herstellt.

Obwohl der von mir erörterte Fall manchen vorgefassten
Begriffen widerspricht, tritt doch sicherlich die ihm zugrunde-
liegende Wahrheit klar zutage. Sie abzulehnen wäre gleich-
bedeutend mit der Behauptung, dass wirklich so etwas wie die
allgemeine Ueberproduktion bestehen kann — eine lächerliche und
sich selbst verurteilende Schlussfolgerung. Bei einer guten Wirt-
schaftsordnung muss innerhalb der durch unser Mussebedürfnis
bedingten Schranken ein Absatzgebiet für alles, was wir zu produ-
zieren vermögen, vorhanden sein; und es muss auch der Mühe wert
sein, jene Nachfrage ganz zu befriedigen. Es kann nicht wahr sein,
dass auf der Welt umfangreiche materielle Mittel und grosse
Menschenmassen vorhanden sind, deren Produktionsfähigkeit aus-
zunutzen einfach nicht der Mühe wert ist.

Gewiss, es wird gesagt werden, dass dieses Gerede über das
Bedürfnis nach niedrigeren Preisen angesichts der Ereignisse im
vergangenen Jahre lächerlich ist. Hat nicht die Hauptschwierig-
keit in der Welt während dieser Periode darin bestanden, dass
die Preise zu schnell gefallen sind? Klagen nicht die Produzenten
von Weizen, Wolle, Baumwolle, Zinn, Gummi und hundert
anderen Waren über den unheilvollen Sturz in den Preisen der
Waren, die sie zu verkaufen haben? Klagen die europäischen
Fabrikanten nicht über den daraus entstandenen Rückgang in der
Kaufkraft der Länder, die die wichtigsten Lieferanten der Nah-
rungsmittel und Rohstoffe sind? Das ist nur allzuwahr; und ich bin
weit davon entfernt, anzuregen, dass die Preise dieser besonderen
Waren fernerhin fallen sollten oder dass eine weitere Senkung
des allgemeinen Preisniveaus wünschenswert wäre. Ich würde
eigentlich viel lieber eine Steigerung des allgemeinen Preisniveaus
sehen, und zwar dass die Preise der Nahrungsmittel und Rohstoffe
sowohl absolut wie auch im Verhältnis zu den Preisen der fabri-
zierten Waren stiegen.

Der Rückgang des allgemeinen Preisniveaus während der
letzten Jahre ist meiner Meinung nach hauptsächlich auf im Geld-
wesen liegende Ursachen zurückzuführen und erfordert Abhilfe
auf dem Gebiete der Geldpolitik. Der Rückgang in den relativen
Preisen der Nahrungsmittel und Rohstoffe lässt sich teilweise dar-
auf zurückführen, dass die Industrieländer, welche die hauptsäch-

lichsten Verbraucher sind, unterlassen haben, alle ihre Produktivkräfte zu benutzen, um ihre Lebenshaltung zu verbessern, teilweise aber darauf, dass es für die Interessengemeinschaften schwieriger ist, die Lebensmittel- und Rohstoffpreise hochzuhalten als die Preise der Fertigfabrikate. Eine entschlossene Politik der Produktionssteigerung auf oben dargelegter Grundlage in den Industrieländern würde sofort die Nachfrage nach Urstoffen bessern und günstig auf deren relativen Preis zurückwirken. Dies würde umgekehrt die Nachfrage nach Fabrikaten in jenen Ländern beleben, die hauptsächlich Nahrungsmittel und Rohstoffe ausführen und es würde mithin die Notwendigkeit eines Verkaufes von Fabrikaten zu einem niedrigeren als dem Gesamtkostenbetrage verringern, wenn nicht ganz aufheben.

Ich bin mir natürlich darüber klar, dass die in diesem Vortrag niedergelegten Auffassungen heiss bestritten und von vielen Orthodoxen — sowohl in den Reihen der Arbeiterpartei wie der Volkswirtschaftler — als absolut töricht bezeichnet werden. Ich habe wahrscheinlich in vielen Punkten unrecht, glaube aber in der Kernfrage recht zu haben. Meiner Ansicht nach geht unser heutiges Wirtschaftssystem mehr und mehr in der Richtung einer Produktionseinschränkungspolitik, die bei schneller Steigerung der technischen Leistungsfähigkeit zu einer weiteren Verschlimmerung der Arbeitslosigkeit führen muss. Diese Tendenz ist einem System eigen, (a) dessen Triebfeder nicht die Erzeugung des höchsten Gesamtnutzens, sondern nur des höchsten Ueberschusses über die Kosten ist; (b) das den gesamten Arbeitslohn als Kosten behandelt und seine Bedeutung als Einkommen — die Quelle der wirtschaftlichen Nachfrage — ausser Acht lässt; (c) das in seiner Kalkulation die Kosten der Nichtproduktion, oder mit anderen Worten den Unterhalt jener, die auf Grund seiner Politik arbeitslos sind oder ihren Arbeitsplatz verlieren, nicht berücksichtigt; und (d) das von der Produktion absieht, sofern nicht das Ergebnis dieser unvollständigen und irreführenden Berechnung es für die Inhaber eines Betriebes lohnender erscheinen lässt, zu produzieren als davon Abstand zu nehmen, wobei sie die Frage der Nützlichkeit für die Gesamtheit als solche gänzlich unbeachtet lassen. Mit anderen Worten: das kapitalistische System führt unter den modernen Verhältnissen in zunehmendem Umfange zur Beschäftigungslosigkeit und es gibt kein anderes Mittel, um dieser Tendenz entgegenzutreten, als die Durchführung eines beträchtlichen Masses von praktischem Sozialismus.

Rednerverzeichnis des Vollkongresses

	Seite
Bidégaray (Französische Eisenbahner, Mitglied des Generalrats der I.T.F.)	88
Borgland (Dänische Matrosen)	112
Bratschi (Schweizerische Eisenbahner)	145
Brodecký (Tschechische Eisenbahner)	134
Citrine (Internationaler Gewerkschaftsbund)	26
Cole (Lektor der Nationalökonomie)	66, 79
Coudun (Französische Eisenbahner)	117, 118
Cramp (Englische Eisenbahner, Präsident der I.T.F.)	21, 23, 30, 39, 43, 44, 53, 58, 66, 72, 82, 83, 84, 88, 100, 104, 105, 106, 111, 115, 116, 120, 123, 132, 134, 135, 144, 145, 149
Daud (Indische Seeleute)	74, 112
Díaz Méndez (Spanische Transportarbeiter)	104
Döring (Deutscher Gesamtverband, Vizepräsident der I.T.F.)	121, 138
Erikson (Schwedische Transportarbeiter und Skandinavische Transportarbeiter-Föderation)	59, 90
Fimmen (Generalsekretär der I.T.F.)	25, 37, 44, 45, 56, 61, 72, 78, 87, 101, 105, 106, 110, 114, 115, 133, 134, 144, 148, 151
Forstner (Österreichischer Gewerkschaftsverband, Mitglied des Generalrats der I.T.F.)	141
Gómez (Spanische Eisenbahner, Mitglied des Generalrats der I.T.F.)	105
Guinchard (Französische Transportarbeiter)	58
Guzialek (Polnische Transportarbeiter)	113
Hallsworth (Englische Kleinhandelsangestellte und Internationaler Bund der Privatangestellten)	33, 105
Hegt (Eisenbahner Niederländisch-Indiens)	84
Henderson (Englische Transportarbeiter)	44, 53, 86
Hicks (Englischer Gewerkschaftsbund)	21
Hirst (Englische Transportarbeiter)	98, 148
Hochstrasser (Buchbinder-Internationale)	32
Jagger (Englische Kleinhandelsangestellte)	44
Jahn (Deutscher Einheitsverband)	70
Jarrigion (Französische Eisenbahner)	50, 78, 83, 89, 100, 110, 115, 116
De Jonge (Fabrikarbeiter-Internationale)	28
Kahan (Palästinische Eisenbahner)	116
Lázár (Ungarische Transportarbeiter)	59
Lindley (Schwedische Transportarbeiter, Mitglied des Generalrats der I.T.F.)	79, 111
Mahlman (Belgische Transportarbeiter, Mitglied des Generalrats der I.T.F.)	58
Maxamin (Polnische Eisenbahner, Mitglied des Generalrats der I.T.F.)	135
Middleton (Englische Arbeiterpartei)	23

	Seite
Mogi (Japanische Seeleute)	151
Moltmaker (Holländische Eisenbahner und Strassenbahner, Mitglied des Ausschusses der I.T.F.)	117
Nathans (2. Sekretär der I.T.F.)	43, 44, 117, 150
Nielsen (Dänische Transportarbeiter)	99
Paulis (Belgische Eisenbahner)	53
Robinson (Englische Kleinhandelsangestellte)	104
Sardelli (Italien, Mitglied des Generalrats der I.T.F.)	135
Scheffel (Deutscher Einheitsverband)	47, 96
Schumann (Deutscher Gesamtverband)	74
Shaw (Textilarbeiter-Internationale)	25
Staal (Internationales Arbeitsamt)	35, 144
Tevenan (Internationale der öffentlichen Betriebe)	30
Tillett (Englische Transportarbeiter)	108
Townend (Englische Eisenbahnangestellte)	98, 104, 110
Veenstra (Internationale der Schiffsoffiziere)	34
Vercruyce (Belgische Strassenbahner)	73
Walkden (Englische Eisenbahnangestellte)	118

Berichtigung :

- Seite 7 Die Mitgliederzahl des „Sveriges Lokomotivmannaförbund“ ist nicht 36.246, sondern 4.986.
- „ 28 Zeile 11 von unten, lies: *kann* statt *können*.
- „ 29 Zeile 17 von oben, lies: *ihnen* statt *Ihnen*.
- „ 38 Zeile 4 von unten, lies: *uns* statt *und*.
- „ 46 Zeile 3 von unten, lies: *9 Arbeitnehmersitzen* statt *9 Sitzen*.
- „ 48 Zeile 3 von unten, lies: *eine* statt *keine*.
- „ 67 Zeile 2 von oben, lies: *mit Ausnahme von* statt *neben den*.
- „ 70 Zeile 4 von oben, lies: *alias* statt *und*.
Zeile 5 lies: *dieser machte* statt *diese machten*.
- „ 71 Zeile 6 von unten, zwischen *nachdem* und *mit* einfügen: *er*.
- „ 79 Zeile 6 von unten, lies: *Protektionsmassnahmen* statt *Produktionsmassnahmen*.

Inhaltsübersicht

	Seite
Tagesordnung	3
Delegiertenliste	4
Eingebrachte Anträge	11
Eröffnung des Kongresses	21
Begrüßungsansprachen 21, 25, 30,	32
Geschäftliche Mitteilungen und Mandatprüfung 25, 37, 43, 56, 72, 78, 118,	151
Sympathiekundgebungen	30
Eröffnungsrede des Vorsitzenden	39
Wahl des Kongressbüros	43
Festsetzung der Geschäftsordnung 43, 53,	98
Behandlung des Geschäfts- und Kassenberichtes 45,	58
Vortrag von G. D. H. Cole 66, 70, 73,	78
Behandlung der eingebrachten Anträge 83,	104
Bericht über die Sonderkonferenz der Strassenbahner	120
" " " " " Eisenbahner	123
" " " " " Hafenarbeiter	127
" " " " " Binnenschiffer	130
" " " " " Kraftfahrer	138
" " " " " Seeleute	141
Sitz der I.T.F.	132
Wahl des Generalrats	133
Wahl des Exekutivkomitees 134,	150
Wahl des nächsten Kongressortes	134
Die Lage in Italien	135
Wahl der Sekretäre	145
Schlussreden 144, 145,	151
Anhang: Die Aussichten der Weltwirtschaft unter dem Gesichtspunkte der Arbeiterklasse von G. D. H. Cole	153
Rednerverzeichnis des Vollkongresses 183,	184
Berichtigung	184