

# GESCHÄFTS- UND KASSENBERICHT

DER **ITF** ÜBER DIE JAHRE 1930-1931



F/K 0-15 106

nebst **BERICHTEN**

über den Internationalen Transport-  
arbeiterkongreß und über die wäh-  
rend des Kongresses stattgefundenen  
Sonderkonferenzen, abgehalten im  
Repräsentationshaus, Prag, vom 7. bis  
13. August 1932

AMSTERDAM 1932

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

- E. Held (Eisenbahner, Schweiz) 323  
 J. Henson (Vorsitzender der Seeleute-Konferenz) 304, 306  
 M. Herrmann (Einheitsverband, Deutschland) 250, 269  
 C. Hernandez (Transportarbeiter, Spanien) 319, 323  
 H. Holek (Gewerkschaftsverband, Oesterreich) 326  
 E. Jacobsen (Schiffsheizer, Dänemark) 306  
 Jaksch (Deutsche sozialdemokratische Partei in der Tschechoslowakei) 182  
 J. Jarrigion (Eisenbahner, Frankreich) 209, 252, 326  
 H. Jochade (Mitglied des Generalrats der I. T. F.) 283  
 J. Jura (Krautfahrer, Tschechoslowakei) 243, 262  
 Ferd. Kellner (Vizebürgermeister von Prag) 178  
 A. Kievit (Transportarbeiter, Holland) 299, 301  
 Ch. Lindley (Transportarbeiter, Schweden, Mitglied des Exekutivkomitees der I. T. F.) 226, 290, 299, 300, 301  
 N. Martensson (Transportarbeiter, Schweden) 301  
 D. W. Milford (Transportarbeiter, Großbritannien) 300, 335  
 J. Molard (Transportarbeiter, Frankreich) 324  
 Fr. Müntner (Internationale Föderation des Personals in öffentlichen Diensten und Betrieben) 192  
 N. Nathans (stellvertretender Generalsekretär der I. T. F.) 313, 317  
 José Negri (Eisenbahner, Argentinien) 253, 259  
 A. Paulis (Eisenbahner, Belgien) 206, 222, 238, 264, 283, 310, 326  
 V. Pedersen (Transportarbeiter, Dänemark) 223, 299  
 L. W. Peterse (Eisenbahner und Straßenbahner, Holland) 319, 323  
 José Pipino (Lokomotivpersonal, Argentinien) 283, 311, 312  
 A. Reißner (Gesamtverband, Deutschland) 253, 271  
 A. Reitz (Gesamtverband, Deutschland) 317, 319, 320, 321  
 K. Ring (Bedienungspersonal S. A. L. I. F., Schweden) 326  
 W. Robinson (Kleinhandelsangestellte, Großbritannien) 317  
 L. M. Rodríguez (Eisenbahner, Argentinien) 312  
 J. Roelofs (Internationaler Lithographenbund) 198  
 H. Rudolph (Gesamtverband, Deutschland) 299, 301, 305, 306, 335  
 Schäfer (Gemeinsame Landeszentrale der freien Gewerkschaften in der Tschechoslowakei) 179  
 W. Schevenels (Internationaler Gewerkschaftsbund) 189  
 O. Schreiber (Gesamtverband, Deutschland) 302  
 G. Sormani (Transportarbeiter, Holland) 317, 319, 321  
 A. Staal (Internationales Arbeitsamt) 201  
 F. Staněk (Eisenbahner-Unie, Tschechoslowakei) 177, 245  
 G. Stanko (Eisenbahner, Jugoslawien) 317  
 A. Verducry (Straßenbahner, Belgien) 224, 257, 285, 322, 324, 327  
 N. Wälläri (Seeleute und Heizer, Finnland) 228, 306  
 K. Weigl (Gewerkschaftsverband, Oesterreich) 299, 322, 323  
 H. Wiechmann (Einheitsverband, Deutschland) 326, 327

# Inhaltsverzeichnis

## Erster Teil: Geschäftsbericht 1930—1931

	Seite
Einleitung . . . . .	5
<b>Kapitel I:</b>	
Angeschlossenene Organisationen . . . . .	13
Beitritte . . . . .	14
Austritte . . . . .	14
Verschmelzungen . . . . .	15
Auflösungen . . . . .	15
Ausschlüsse . . . . .	15
Die angeschlossenen Organisationen und ihre Mit- gliederzahl (mit drei Tabellen) . . . . .	15
<b>Kapitel II: Verwaltungsorgane der I. T. F.</b>	
A. Generalrat . . . . .	22
B. Exekutivkomitee . . . . .	25
C. Geschäftsführender Ausschuß . . . . .	25
D. Revisionskommission . . . . .	26
E. Sektionsbeiräte . . . . .	26
<b>Kapitel III:</b>	
Das Sekretariat der I. T. F. . . . .	27
Publikationen . . . . .	29
Abteilung für Beschaffung von Auskünften und Material . . . . .	33
Erhebungen, erteilte Auskunft usw. . . . .	34
<b>Kapitel IV:</b>	
Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen, Propaganda und Aktionen . . . . .	43
Eine Delegation nach dem Fernen Osten . . . . .	45
Vertretung der I. T. F. auf Kongressen und Kund- gebungen der angeschlossenen Organisationen (mit einer Tabelle) . . . . .	54
Streitigkeiten in der tschechoslowakischen Bewegung . . . . .	57
I. T. F.-Abzeichen . . . . .	60
I. T. F.-Fahnen . . . . .	61
Uneinigkeit in der griechischen Gewerkschafts- bewegung . . . . .	61
Die Einrichtung des Internationalen Gewerkschafts- bundes . . . . .	61
Aktionen . . . . .	63
Internationale Lage . . . . .	63
Antifaschistische Betätigung in Italien . . . . .	65

	Seite
Antifaschistische Betätigung im allgemeinen . . . . .	67
Verbandszeitungen der angeschlossenen Organisationen . . . . .	70
<b>Sektions-Berichte:</b>	
Eisenbahnersektion . . . . .	75
Krautfahrersektion . . . . .	90
Straßenbahnersektion . . . . .	102
Seeleutesektion . . . . .	110
Hafenarbeitersektion . . . . .	115
Binnenschiffersektion . . . . .	119
<b>Kapitel V:</b>	
Kongresse und Konferenzen . . . . .	121
<b>Zweiter Teil: Kassenbericht 1930—1931</b>	
Revisionsbericht der Kontrollkommission . . . . .	131
Bilanzen . . . . .	132
Gewinn- und Verlustrechnung . . . . .	133
Ausständige Beiträge 1928/29 . . . . .	135
Beiträge 1930 . . . . .	136
Ausständige Beiträge 1930 . . . . .	139
Beiträge 1931 . . . . .	140
Einnahmen des Unterstützungsfonds . . . . .	144
Freiwillige Extrabeiträge . . . . .	146
<b>Dritter Teil: Kongreß- und sonstige Berichte, Prag 1932</b>	
Delegiertenliste . . . . .	153
Tagesordnung . . . . .	159
Eingebrachte Anträge . . . . .	161
Eröffnung des Kongresses . . . . .	177
Begrüßungsansprachen . . . . .	177, 189, 198
Ansprache des Vorsitzenden . . . . .	184
Geschäftliche Mitteilungen . . . . .	202, 236, 256, 260, 276, 332
Mandatprüfung . . . . .	203, 236
Festsetzung der Geschäftsordnung . . . . .	203, 257
Geschäftsbericht 1930/1931 . . . . .	204
Kassenbericht 1930/1931 . . . . .	217
<b>Behandlung der eingebrachten Anträge.</b>	
Antrag 1. Verlängerung der Geschäftsperiode zwischen den I. T. F.-Kongressen . . . . .	218
Antrag 2. Beitragssatz . . . . .	218
Antrag 3. Finanzielle Unterstützung und Sympathiebewegungen . . . . .	224, 234, 235
Antrag 4. Beitritt des russischen Eisenbahnerverbandes . . . . .	237
Antrag 5. I. T. F.-Delegation nach Sowjet-Rußland . . . . .	247
Antrag 6. Sitz des südamerikanischen Zweigsekretariats . . . . .	258
Antrag 7. Beschränkung der Mitgliedschaft zu angeschlossenen Verbänden . . . . .	260
Antrag 8. Förderung einheitlicher Transportarbeiterverbände . . . . .	262
Antrag 9. Veröffentlichung über die geschichtliche Entwicklung der Mitgliedsverbände . . . . .	265

	Seite
Antrag 10. Beirat für die Arbeiter in der Waren- verteilung . . . . .	298
Antrag 11. Interessen des Luftfahrtpersonals . . . . .	320, 333
Antrag 12. Gegen die Rettung der kapitalistischen und für eine sozialistische Gesellschaftsordnung . . . . .	333
Antrag 13. Bekämpfung der Arbeitslosigkeit . . . . .	284
Antrag 14. Aktion gegen Faschismus, Krieg und Reaktion . . . . .	291
Antrag 15. Generalstreik im Falle eines Krieges . . . . .	328
Antrag 16. Friede, Abrüstung, Streichung der Kriegs- schulden und Abbau der Zolltarife . . . . .	268, 277, 283, 328
Antrag 17. Kriegsschulden und Reparationen . . . . .	267, 277
Antrag 18. Betriebswirtschaft und Arbeitsmethoden . . . . .	308
Antrag 19. Rechtliche Lage der Eisenbahner . . . . .	310
Antrag 20. Veröffentlichung unrichtiger Angaben über die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahngesell- schaften . . . . .	311
Antrag 21. Erhebung über die Hafenarbeit . . . . .	299
Antrag 22. Ergänzung des internationalen Kraftfahrer- programmes . . . . .	318, 320
Antrag 23. Ratifizierung des Uebereinkommens betref- fend Unterstützung der im Auslande tätigen Kraft- fahrermittglieder . . . . .	320
Antrag 24. Internationale Regelung der Ruhezeit, Sozialversicherung und Bemannungsstärke in der Binnenschifffahrt . . . . .	334
Antrag 25. Erhebung über die Verhältnisse in der Hochseefischerei . . . . .	304
Wahl des Generalrats . . . . .	261, 265
Wahl des Exekutivkomitees . . . . .	266, 275
Bericht der Sonderkonferenz der Hafendarbeiter . . . . .	298, 301
Bericht über die Sonderkonferenz der Seeleute . . . . .	304
Bericht über die Sonderkonferenz der Eisenbahner . . . . .	308
Bericht über die Sonderkonferenz der Kraft- und Luftfahrer . . . . .	317
Bericht über die Sonderkonferenz der Straßen- bahner . . . . .	322, 325
Bericht über die Konferenz mit den Schriftleitern der Verbandszeitungen . . . . .	325
Sitz der I. T. F. . . . .	336
Wahl des geschäftsführenden Ausschusses . . . . .	336
Wahl der Sekretäre . . . . .	336
Nächster Kongreßort . . . . .	336
Abschied von den Kollegen Bidégaray und Döring . . . . .	337
Schluß des Kongresses . . . . .	338
Rednerliste . . . . .	339

**Berichtigung.** Auf Seite 3: Geschäftsbericht 1931—1932 muß es heißen  
1930—31. — Auf Seite 75, 7. Zeile, kommt an die Stelle der Zahl  
1,315.121 zu stehen: 1.314.959.

## DRITTER TEIL

# **BERICHT**

über den Kongreß  
der Internationalen Transportarbeiter-Föderation  
abgehalten vom 7. bis 13. August 1932  
im Repräsentationshaus, Prag

nebst

# **PROTOKOLLEN**

über die Spezialkonferenzen  
der Hafendarbeiter, Seeleute, Eisenbahner, Kraftfahrer,  
Straßenbahner und über die Konferenz mit den  
Schriftleitern der Verbandszeitungen

## Delegiertenliste.

Land	Organisation	Mitglieder- zahl	Delegierte
Argentinien	Unión Ferroviaria (Eisenbahner)	68.492	José Negri Luis M. Rodríguez
	„La Fraternidad“ Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras (Loko- motivpersonal)	12.000	Fr. Agnelli José Pipino
Belgien	Syndicat National du Per- sonnel des Chemins de fer, P. T. T. M. et A. de Belgique (Eisenbahner)	50.928	P. De Bruyn A. Deman A. Paulis
	Belgische Transportarbeiters- bond	24.688	P. Somers H. v. Eijken Ph. de Witte J. Chapelle
	Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner)	10.000	H. v. Ballaer A. Valet A. Vercruyce
Bulgarien	Union des Cheminots bulgares (Eisenbahner)	4.734	N. Issaïeff
Dänemark	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	8.067	Chr. Vejre J. K. F. Jensen
	Dansk Lokomotivmands- Forening (Lokomotiv- personal)	1.894	S. Jensen R. Laursen*) A. Lønqvist*) C. M. Christensen*)
	Dansk Sø-Restaurations- forbund (Gewerkschafts- verband)	30.000	V. Pedersen S. Jacobsen V. Eigtved
	Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	2.128	E. Jacobsen J. M. Nielsen*)
	Dansk Sø-Restaurations- Forening (Bedienungs- personal)	800	E. Jacobsen
	Deutschland	Einheitsverband der Eisen- bahner Deutschlands	222.480
	Gesamtverband der Arbeit- nehmer der öffentlichen Betriebe und des Per- sonen- u. Warenverkehrs	334.986	A. Reißner E. Kube Joh. Fliieger A. Reitz O. Schreiber K. Höpfner W. Kemptner H. Rudolph J. Birck H. Davidsen O. Altmann

\*) Gastdelegierte

Land	Organisation	Mitgliederzahl	Delegierte
Deutschland	Zentralverband der Maschinenisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands	5.000	C. Balleng Max Brand*)
Estland	Eesti Raudteelaste Keskkühing (Eisenbahner)	1.736	J. Rukki
Finnland	Finlands Sjömans- och Eldareunion (Seeleute und Schiffsheizer)	1.028	N. Wälläri
Frankreich	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat (Eisenbahner)	78.500	J. Jarrigion Badinot Coudun de Kerdelleau Quertelet P. le Guen Liud Bruge De Payan E. Stosse*) Gagny*) J. Sirolle*) A. Rambaud*) Duroure*) Raverat*) Carpentier*) Mortelette*) Navez*)
	Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)	19.300	J. Guinchard Camus Eisenring Viteau*) E. Molard*)
	Fédération Nationale des Ports et Docks (Hafenarbeiter)	6.000	M. Bidégaray
	Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Seeleute)	6.000	M. Bidégaray
	Großbritannien	National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	295.268
Railway Clerks' Association (Eisenbahnangestellte)		59.158	H. Maw E. O'Carroll F. C. Watkins F. B. Simpson A. G. Walkden
Transport and General Workers' Union (Gewerkschaftsverband)		203.173	E. Bevin D. W. Milford G. W. Glaeve H. Kershaw P. Dunn J. Richardson P. McGowan

\*) Gastdelegierte



Land	Organisation	Mitgliederzahl	Delegierte
Großbritannien	National Union of Distributive and Allied Workers (Kleinhandelsangestellte)	15.000	W. A. Robinson W. W. Bagot
Holland	Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner u. Straßenbahner)	19.915	H. J. v. Braambeek F. P. A. Landskroon L. W. Peterse
	Centrale Bond van Transportarbeiders	37.566	A. Kievit G. Zieverink H. v. Dugteren C. G. T. Sormani W. H. L. Nauta
Irland	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	5.000	Wm. O'Brien M. Duffy*)
Italien	Verschiedene Berufsgruppen	1.000	N. N.
Japan	Nihon Kaiin Kumiai (Seeleute)	92.521	J. Henson
Jugoslawien	Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije (Eisenbahner)	5.450	G. Stanko
Lettland	Latvijas Dzelzceļnieku Savienība (Eisenbahner)	4.551	J. Sietinsch
Luxemburg	Landesverband Luxemburger Eisenbahner	5.014	M. Hack M. Leick J. Schilling*)
Norwegen	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	6.449	E. Kiil H. Bjørnsgard
	Norsk Transportarbeiderforbund	8.085	H. Fladeby
	Norsk Matros- og Fyrbøterunion (Seeleute)	5.000	A. Birkeland
Österreich	Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals	62.267	B. König J. Toman R. Freund J. Pechouschek A. Thaler V. Mebeleis
	Freier Gewerkschafts-Verband in Oesterreich	35.523	A. Forstner K. Weigl H. Holek
Polen	Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych w Polsce (Eisenbahner)	45.000	K. Maxamin
	Zawodowy Związek Maszynistów Kolejowych w Polsce (Lokomotivpersonal)	8.596	K. Maxamin

\*) Gastdelegierte

Land	Organisation	Mitgliederzahl	Delegierte
Polen	Związek Zawodowy Transportowców Rzeczypospolitej Polskiej (Transportarbeiter)	3.000	R. Cymerman
Schweden	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	37.626	A. Forslund F. Severin E. Eriksson C. Lovén
	Sveriges Lokomotivmannaförbund (Lokomotivpersonal)	5.099	A. Borgstedt G. R. Forss
	Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	28.450	Ch. Lindley O. Erikson N. Martensson R. Helgesson
	Svenska Sjömans-Unionen (Matrosen)	6.242	O. Danielsson J. Svensson
	Svenska Eldare-Unionen (Schiffsheizer)	5.100	E. Blomgren C. H. Dunér
	Svenska Amerika-Liniens Intendenturpersonals Förening (Bedienungspersonal)	500	Knut Ring
Schweiz	Schweizerischer Eisenbahner-Verband	37.310	E. Held H. Dreyer J. Kägi Ed. Willfratt E. Jakob E. Bucher*)
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	5.520	Al. Büchi
Spanien	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	48.520	I. Gómez Salvador Sánchez A. Sánchez Ferrer Eleuterio del Barrio
	Federación Nacional del Transporte Urbano e Interurbano de España (Transportarbeiter)	23.102	C. Hernández L. Menéndez S. Alvarez
Tschechoslowakei	Unie železničních zaměstnanců v československé republice (Tschechische Eisenbahner)	42.382	Ě. Staněk Němec J. Poff J. Císař Bradáček Plodek J. Novák*)
	Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (Deutsche Eisenbahner)	17.455	E. Grünzner E. Paul F. Schröder J. Greull*)

\*) Gastdelegierte

Land	Organisation	Mitgliederzahl	Delegierte
Tschechoslowakei	Federace strojvůdců československé republice	7.095	A. Schořálek F. Nohava M. Mrkvička*)
	Svaz řidičů automobilů v československé republice	9.200	J. Jura A. Ehlen
	Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr	8.190	T. Diefl F. Sedlaček K. Kühnel*) E. Wallin*)
Ungarn	Verband der ungarischen Transport- und Verkehrs- arbeiter	2.036	E. Lázár

\*) Gastdelegierte

## MITGLIEDER DES GENERALRATS

C. T. Cramp, Vorsitzender  
J. Döring, Vize-Vorsitzender  
Ch. Lindley  
E. Bevin  
G. Sardelli  
G. Stanko  
V. Brodecký  
J. Henson \*)  
H. Jochade  
M. Bidégaray  
R. Bratschi  
T. Gómez  
K. Maxamin  
E. Fimmen } I. T. F.  
N. Nathans }

\*) J. Henson fungierte als Stellvertreter des erkrankten Kameraden S. Mogi.

## MITGLIEDER DES GESCHÄFTSFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

J. Braufigam  
P. Moltmaker

## GÄSTE

W. Schevenels . . . . . Internationaler Gewerkschaftsbund  
Fr. Müntner . . . . . Internationale Föderation des Personals in  
öffentlichen Diensten und Betrieben  
J. Roelofs . . . . . Internationale Föderationen der Buchbinder,  
Buchdrucker und Lithographen  
Al. Büchi . . . . . Internationale Union der Organisationen der  
Arbeiter und Arbeiterinnen der Lebens- und  
Genußmittelindustrie  
A. Hampf . . . . . Internationaler Metallarbeiterverband und  
tschechische sozialdemokratische Partei  
J. H. Bennet }  
R. Breckenridge } . . . . . Englischer Seeleute-Verband  
A. Staal . . . . . Internationales Arbeitsamt, Genf  
Kellner . . . . . Vizebürgermeister von Prag  
Abg. Schäfer . . . . . Vertreter der Vereinigten Gewerkschaftszentralen  
in der Tschechoslowakei  
Abg. Jaksch . . . . . Vertreter der deutschen sozialdemokratischen  
Partei in der Tschechoslowakei  
Ing. Fiala . . . . . Vertreter des tschechoslowakischen Eisenbahn-  
ministeriums

## ÜBERSETZER

J. H. Oldenbroek  
G. R. Clutterbuck  
Fräulein Th. Asser  
E. F. Ahlström

## PROTOKOLLFÜHRERIN

Frau L. Kant

# **Tagesordnung.**

---

1. Eröffnungsrede des Vorsitzenden.
  2. Begrüßungsansprachen.
  3. Wahl der Mandatprüfungskommission.
  4. Festsetzung der Geschäftsordnung.
  5. Geschäftsbericht 1930/1931.
  6. Kassenbericht 1930/1931.
  7. Eingebraachte Anträge.
  8. Sitz der I. T. F.
  9. a) Gruppierung der Länder zum Zwecke der Vertretung im Generalrat;  
b) Wahl der Generalratsmitglieder und deren Stellvertreter;  
c) Wahl des Exekutivkomitees;  
d) Wahl des Geschäftsführenden Ausschusses;  
e) Wahl der Sekretäre.
  10. Bestimmung des Landes, wo der nächste Kongreß abgehalten wird.
-

# Eingebrachte Anträge.

## 1. Verlängerung der Geschäftsperiode zwischen den I. T. F.-Kongressen

In Artikel XVI der Satzungen, welcher lautet: „Die höchste Instanz in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist der internationale Kongreß, der mindestens alle 2 Jahre stattfinden muß“ soll es künftig statt 2 „alle 3 Jahre“ heißen.

Antrag des Exekutivkomitees.

## 2. Beitragssatz

Wir beantragen:

### A.

1. Eine Aenderung des jetzigen ordentlichen Beitrages zur I. T. F. insofern, als derselbe auf 50 Oere pro Mitglied und Jahr erhöht und wie folgt verwendet wird: 15 Oere zur Bestreitung der Verwaltungskosten und 35 Oere für einen Kampfunterstützungsfonds (finanzielle Unterstützung oder Darlehen).

2. Eine Organisation darf nur dann zur I. T. F. zugelassen werden oder ihr angehören, wenn sie von ihren Ortsgruppen einen ordentlichen Beitrag von mindestens 12 Kronen jährlich für die den vollen Beitrag, und einen solchen von mindestens 6 Kronen für die den halben Beitrag (d. s. pro Monat eine Krone, bzw. 50 Oere) leistenden Mitglieder erhält.

3. a) Der zu Punkt 1 zu fassende Beschluß tritt am 1. Januar 1935 in Kraft;

b) der unter Punkt 2 erwähnte Beschluß tritt für diejenigen Organisationen, welche sich bei der I. T. F. anschließen wollen, sofort in Kraft, während für die bereits der I. T. F. angehörenden Organisationen eine Uebergangszeit von zwei Jahren, d. h. bis zum 1. Januar 1935, festgesetzt wird, damit sie sich danach richten können.

### B.

Für den Fall, daß der Kongreß vorstehenden Antrag ablehnt, beantragen wir die Einsetzung eines z. B. aus elf Personen, einschließlich Vertreter des Exekutivkomitees und des Generalrats der I. T. F. bestehenden Ausschusses, der beauftragt werden soll, die Frage der Reorganisation der I. T. F. im Sinne unseres Antrages eingehendst zu prüfen und an den nächsten Kongreß mit einem Bericht und Empfehlungen heranzutreten.

**Antrag, eingebracht von nachstehenden Organisationen:**

**dänischer Transportarbeiterverband,  
dänischer Seeleuteverband,  
dänischer Schiffsheizerverband,  
norwegischer Transportarbeiterverband,  
norwegischer Verband der Matrosen und Heizer,  
finnischer Verband der Matrosen und Heizer,  
schwedischer Seemannsverband,  
schwedischer Heizerverband.**

**Begründung.**

Dem Vollkongreß der I. T. F. vom Jahre 1930 in London haben wir einen ähnlichen Antrag wie obigen unterbreitet, der durch graphisches und statistisches Material über den Mitgliederstand der I. T. F., die Beiträge, Durchschnittslöhne, Arbeitszeit, Solidaritätsaktionen usw. gewisser bedeutender Arbeitnehmergruppen in verschiedenen Ländern belegt war.

Das Ergebnis dieses Antrages war gleich Null. Der Beschluß über die Beitragsfrage brachte eine Erhöhung von 6 auf 8 Cents pro Mitglied und Jahr; dies kann aber nicht als sehr bedeutend angesehen werden, denn die I. T. F. befindet sich noch in derselben schwierigen finanziellen Lage wie früher, d. h. bei der ständigen Zunahme der Aufgaben und Pflichten unserer Internationale reichen die Beiträge kaum aus zur Deckung der Kosten für Verwaltung, Propaganda und den Informationsdienst, sowie für die Agitation gegen den Faschismus und die Kriegsgefahr — die auch in Zukunft notwendig sein wird —, von der Unterstützung bei Arbeitsstreitigkeiten, wie Kämpfe für das Koalitionsrecht und gewisse Boykotte, für welche Mittel zur Verfügung stehen sollten, gar nicht zu reden.

In engem Zusammenhang mit dieser Frage, wenn nicht von noch größerer Bedeutung, ist die Frage der ordentlichen Beiträge, welche die (nationalen) der I. T. F. angeschlossenen Verbände von ihren Mitgliedern erhalten. Dem Antrage, welcher dem letzten Kongreß vorgelegt wurde, war eine Uebersicht über die Verbandsbeiträge beigegeben, aus der man ersehen konnte, daß manche Organisationen einen ziemlich hohen Beitrag erheben, was keinen Grund zur Beanstandung gab. Die Tabellen zeigten andererseits auch so niedrige Beiträge, daß sie heute, ganz gleich, was sie vor Jahrzehnten bedeutet haben mögen, nicht mehr am Platze sind. Um diesen Zuständen abzuhelpen, wurde in oben erwähntem Antrag — und diese Angelegenheit kann man u. E. nicht beruhen lassen — verlangt, daß für die Mitglieder der angeschlossenen Organisationen der I. T. F. ein Mindestbeitrag festgelegt werde.

Gemäß Punkt 1 bis 3 des vorstehenden Antrages über die Reorganisation der I. T. F., der, von einigen formellen Aenderungen abgesehen, derselbe ist, den wir dem I. T. F.-Kongreß vom Jahre 1930 unterbreitet haben, schlagen wir dem Kongreß vor, einen Beschluß nach den darin aufgestellten Grundsätzen zu fassen.

**A m e n d e m e n t.**

Der Kongreß stellt fest, daß sich seit dem letzten Kongresse die Wirtschaftskrise sehr verschlimmert hat und diese sich durch große

Schwierigkeiten bei den angeschlossenen Organisationen auswirkt. Er überweist daher die von den skandinavischen Organisationen gestellten Anträge an den Generalrat, damit er dieselben prüfe, eine Untersuchung über die finanziellen Verhältnisse der Mitgliedsorganisationen durchführe und eventuell dem nächsten Kongreß Vorschläge unterbreite.

**Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.**

### **3. Finanzielle Unterstützung und Sympathiebewegungen**

Wir beantragen, daß alle Fragen über finanzielle Unterstützung und 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.

**Antrag, eingebracht von nachstehenden Organisationen:**

**dänischer Transportarbeiterverband,  
dänischer Seeleuteverband,  
dänischer Schiffsheizerverband,  
norwegischer Transportarbeiterverband,  
norwegischer Verband der Matrosen und Heizer,  
finnischer Verband der Matrosen und Heizer,  
schwedischer Seemannsverband,  
schwedischer Heizerverband.**

Anmerkung: Die Frage der finanziellen Unterstützung und der Sympathiebewegungen bei wichtigen Arbeitsstreitigkeiten ist seit Gründung der I. T. F. immer wieder Gegenstand der Diskussion gewesen; sie ist auch in dem dem vorigen Kongresse unterbreiteten Antrage angeschnitten worden. Wir bitten, diese Frage einstweilen genau und in weitgehendem Maße zu prüfen.

### **4. Beitritt des russischen Eisenbahnerverbandes**

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, von der Notwendigkeit eines solidarischen Zusammenwirkens aller Arbeiter überzeugt, fordert den russischen Eisenbahnerverband auf, sich der I. T. F. anzuschließen.

**Antrag des englischen Landesverbandes der Eisenbahner.**

**A m e n d e m e n t .**

Es versteht sich, daß ein solcher Anschluß die Anerkennung der Grundsätze des Internationalen Gewerkschaftsbundes und demzufolge



den Austritt aus der Roten Gewerkschafts-Internationale in Moskau bedingt.

**Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.**

## **5. I. T. F.-Delegation nach Sowjet-Rußland**

Die I. T. F. möge eine Delegation nach der U. d. S. S. R. entsenden, um die dortigen Verhältnisse zu studieren und für die Anknüpfung enger Beziehungen mit der Arbeiterschaft der Sowjetunion zu sorgen.

**Antrag des tschechoslowakischen Krafffahrerverbandes.**

**Begründung.**

Es unterliegt keinem Zweifel, daß es möglich ist, vieles Gute und Vorteilhafte von Arbeitern zu lernen, die sich von der Unterdrückung der kapitalistischen Wirtschaftsordnung befreit und den Grundstein zur Errichtung des Sozialismus gelegt haben. Das Schicksal der gesamten Arbeiterklasse hängt von der erfolgreichen Fortsetzung und dem weiteren Ausbau dieser Arbeit ab. Es obliegt uns deshalb die Pflicht, nötigenfalls unser möglichstes aufzubieten, um die Arbeiter der Sowjetunion zu unterstützen, die in so heldenmütiger Weise den Beweis erbringen, daß nur eine internationale Gesellschaftsordnung, nämlich die sozialistische, denkbar und möglich ist.

**Amendement.**

Die Delegation muß bei ihren Nachforschungen vollkommene Freiheit und das Recht haben, sich ihre Dolmetscher selber auszusuchen. Jede Organisation ist berechtigt, der I. T. F.-Delegation einen Vertreter mitzugeben, sofern sie dies wünscht.

**Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.**

## **6. Sitz des südamerikanischen Zweigsekretariats**

Da nach einem Beschlusse des Stockholmer Kongresses vom Jahre 1928 in Südamerika ein Zweigsekretariat der I. T. F. errichtet werden soll, schlagen wir als Sitz desselben die Stadt Buenos-Aires in der Republik Argentinien vor.

**Antrag der argentinischen Lokomotivführerorganisation.**

## **7. Beschränkung der Mitgliedschaft zu angeschlossenen Verbänden**

Keine angeschlossene Organisation darf als aktive Mitglieder Personen aufnehmen, welche einem Berufe oder einer besonderen Gruppe eines bereits durch die Satzungen anderer Organisationen im selben Lande erfaßten Berufes angehören, Organisationen, die ihre Tätigkeit in ordnungsmäßiger Weise ausüben, regelrecht anerkannt sind und von

denen man innerhalb und außerhalb des Landes, in welchem sie sich betätigen, weiß, daß ihr Recht das ältere ist.

Eine Verletzung dieser Vorschrift soll den Austritt der Organisation, die sich dagegen vergangen hat, zur Folge haben.

#### **Antrag der argentinischen Lokomotivführerorganisation.**

##### **A m e n d e m e n t.**

Eine solche Maßnahme wird jedoch erst nach Rücksprache mit der zuständigen gewerkschaftlichen Landeszentrale durchgeführt.

#### **Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.**

### **8. Förderung einheitlicher Transportarbeiterverbände**

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat der I. T. F., tatkräftiger als bisher sich für die Schaffung einheitlicher Transportarbeiterverbände in den einzelnen Ländern einzusetzen. Es ist undenkbar und mit den Interessen der Transportarbeiterschaft unvereinbar, daß es in Zukunft geduldet wird, daß die I. T. F. mehr als eine, die Transportarbeiter ein und desselben Landes organisierende Gewerkschaft aufnimmt, ohne alle notwendigen Maßnahmen zur Schaffung eines einzigen Verbandes zu treffen, in dem sämtliche Transportarbeiter des fraglichen Landes konzentriert werden können. Alle anderen Interessen nationaler oder beruflicher Art müssen mit allen anderen Resten kleinbürgerlicher Fachpolitik diesem Grundgedanken geopfert werden.

#### **Antrag des tschechoslowakischen Kraffahrerverbandes.**

##### **A m e n d e m e n t.**

Der Generalrat wird beauftragt, dem nächsten Kongreß über die in dieser Richtung unternommenen Schritte Bericht zu erstatten und eventuell den Ausschluß solcher Organisationen zu beantragen, die sich ohne triftige Gründe weigern sollten, sich mit der oder den der I. T. F. angeschlossenen ähnlichen Organisationen ihres Landes zu verschmelzen.

#### **Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.**

### **9. Veröffentlichung über die geschichtliche Entwicklung der Mitgliedsverbände**

Der Kongreß beauftragt die I. T. F., Flugschriften über die geschichtliche Entwicklung der Verbände in verschiedenen Ländern herauszugeben.

#### **Antrag des Internationalen Verbandes der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbediensteten in Palästina.**

## 10. Beirat für die Arbeiter in der Warenverteilung

Die I. T. F. bilde zur Vertretung der besonderen Interessen der beim Verpacken, Handhaben, Abliefern, Befördern etc. von Waren beschäftigten Arbeiter einen Beirat.

**Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.**

### Begründung.

In seinem auf dem letzten Kongreß der I. T. F. im September 1930 in London gehaltenen Referat über „Die Aussichten der Weltwirtschaft unter dem Gesichtspunkte der Arbeiterklasse“ hat Mr. C. D. H. Cole, Lektor der Nationalökonomie an der Universität Oxford, großen Wert auf besondere, die Wirtschaftslage beeinflussende Faktoren gelegt, ganz abgesehen von den Konjunkturschwankungen und dem beständigen Auf und Ab in der Wirtschaft. Dabei steht die Rationalisierung und ihre verschiedenen Formen an erster Stelle.

Nationale Uebereinkommen in bezug auf Art und Menge der Produktion, Preisgestaltung, Einkauf, Marktregulierung und einheitliche Verkaufsmethoden bilden eine dieser Rationalisierungsformen. Eine andere ist die Einführung ähnlicher Methoden und Abmachungen auf internationaler Basis. Die letztere Form regelt die internationale Warenverteilung sowohl im Handel als auch im Transport. Die großen europäischen Warenhauskonzerne bildeten schon seit Jahren eine internationale Organisation. Diese internationale Organisation der Großbetriebe im Einzelhandel, stark verflochten mit dem internationalen Bankkapital, regelt nicht nur Einkauf und Verkauf, sondern befaßt sich auch mit der Vereinheitlichung der Arbeitsmethoden, denn sie wollen die allgemeine Einführung einer international erprobten Arbeitsweise.

Die Auswirkung dieser internationalen Zusammenarbeit der Handelsunternehmen wird sich in den Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Handel zeigen, sie wird auch die Gesetzgebung in den einzelnen Ländern hinsichtlich Sonntagsruhe, Verkaufszeiten usw. stark beeinflussen. Das gleiche trifft auf das Transportgewerbe zu. Die Lagerhäuser und Speditionsunternehmen haben ebenfalls internationale Verbindungen organisatorisch gefestigt, um alle mit dem Warentransport zusammenhängenden Funktionen im Verteilungsprozeß zu monopolisieren und zu regeln. Die Auswirkung davon ist ähnlich wie beim Kleinhandel.

Die Errichtung eines Beirates für die Arbeitergruppen, welche beim Verpacken, Handhaben, Abliefern, Befördern usw. von Waren beschäftigt werden, ist dringend notwendig.

## 11. Interessen des Luftfahrtpersonals

Der Kongreß fordert die angeschlossenen Organisationen dringend auf, der wachsenden Bedeutung des internationalen Luftverkehrs größte Aufmerksamkeit zu schenken und für die Organisation des Luftfahrtpersonals zu sorgen.

Die Exekutive der I. T. F. wird beauftragt, zu gegebener Zeit einen Beirat für das Luftfahrtwesen zu schaffen, welcher die Interessen dieser Arbeitergruppe zu vertreten hat.

**Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.**

## **12. Gegen die Rettung der kapitalistischen und für eine sozialistische Gesellschaftsordnung**

Die Ungerechtigkeit und Unhaltbarkeit der kapitalistischen Gesellschaftsordnung ist noch nie zuvor derart klar zutage getreten wie in der jetzigen Weltwirtschaftskrise. Während Millionen von Arbeitslosen entbehren und hungern, wird der Ueberschuß an landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugnissen verbrannt und vernichtet.

Die kapitalistische Gesellschaft sucht verzweifelt nach den Mitteln zu ihrer eigenen Rettung. Entschlossen, ihre Ausnahmestellung zu wahren und gleichgültig gegenüber der Tatsache, daß die Last auf den Schultern der arbeitenden Klasse ruht, schließt die Kapitalistenklasse ihre Fabriken, entläßt sie viele ihrer Arbeiter und setzt ständig die Löhne der übrigen herab.

In dieser kritischen Periode, wo das Schicksal der gesamten Arbeiterklasse auf dem Spiele steht, ist es äußerst wichtig, daß Mittel und Wege gesucht werden, um jedes weitere Opfer der Arbeiter zum Zwecke einer Verlängerung der kapitalistischen Gesellschaftsordnung zu verhüten.

Die Arbeiter werden sich des Weges zu ihrer eigenen Befreiung immer mehr bewußt. Dieser Weg ist nicht der Weg von Verhandlungen oder einer Kompromißpolitik mit der Bourgeoisie, sondern der Weg des Klassenbewußtseins, der Einigkeit und Kampfbereitschaft. Nicht Worte, sondern nur Taten können uns helfen.

Der Kongreß appelliert daher an die in der I. T. F. organisierten Transportarbeiter der ganzen Welt, sich energisch jeglichem Vorschlag zu widersetzen, welcher zur Rettung der kapitalistischen Gesellschaft und Verlängerung ihrer Lebensdauer beitragen könnte. Es muß unsere Pflicht sein, die Arbeiterschaft zu erretten durch Rüstung zu einem entscheidenden Angriff gegen die dem Untergang geweihte kapitalistische Gesellschaftsordnung und dem Aufbau einer neuen und gerechteren, d. h. einer sozialistischen Gesellschaftsordnung.

**Vorschlag des tschechoslowakischen Kraftfahrerverbandes.**

**A n t r a g.**

Da es sich hier um eine allgemeine, über den Rahmen der I. T. F. hinausgehende Entschließung handelt, beantragen wir, zur Tagesordnung überzugehen.

**Antrag des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.**

### 13. Bekämpfung der Arbeitslosigkeit

Der Kongreß der I. T. F., in der Erwägung,

daß die Fortschritte der Technik und die erhöhte Produktion wirtschaftliche Notwendigkeiten sind, die zu einer Erleichterung der Arbeit unter Verschaffung eines Höchstmaßes von Wohlfahrt führen sollten,

daß die mit Rationalisierung bezeichnete Betriebsmethode unter dem Kapitalismus bedeutet, daß mit der höchsten Vervollkommnung der Technik und Arbeitsmethoden von den Arbeitern größte Kraftanstrengung verlangt wird,

daß der Privatbesitz der Produktionsmittel und ihre Verwendung für private Zwecke zu Interessengegensätzen in der Weltwirtschaft führt, welche die Rüstungen der Nationen fördern und die Kriegsgefahr erhöhen,

daß die anarchistische, kapitalistische Produktion nicht zu ausreichender Wohlfahrt der Arbeitermassen führt, sondern sie im Gegenteil beständig mit Arbeitslosigkeit bedroht,

daß die Rationalisierung durch Hervorrufung einer technischen Arbeitslosigkeit die Lebenslage der Arbeiterklasse noch weiter herabdrückt,

spricht sich gegen das heutige Produktionssystem und für eine planmäßige Produktion aus, die ausschließlich auf Erhöhung der allgemeinen Wohlfahrt gerichtet ist und deren Arbeitsmethoden bezwecken: Förderung der Wohlfahrt der Arbeiter, Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch eine internationale Regelung über die Arbeitszeit, die Löhne, den jährlichen Urlaub, durch Heraufsetzung des schulpflichtigen Alters und Gewährung einer ausreichenden Rente im Alter von 60 Jahren,

beschließt, diese Vorschläge, die einzig und allein geeignet sind, Wirtschaftskrisen und die aus den wirtschaftlichen Gegensätzen entstehenden Kriegsgefahren zu verhindern, dem Internationalen Arbeitsamt zu unterbreiten,

spricht sich aus für eine Verkürzung der Arbeitszeit ohne Lohnherabsetzung, damit die Arbeiterklasse an der durch die Rationalisierung bewirkten Erhöhung der Produktivkraft ihren Anteil habe,

verlangt die sofortige Einführung der 40 Stunden-Woche und die Einsetzung von Kommissionen, welche aus Vertretern der Regierungen, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zusammengesetzt sind und zur Aufgabe haben, festzustellen, inwieweit eine weitere systematische Verkürzung der Arbeitszeit entsprechend der erhöhten Produktivität durchgeführt werden kann.

**Antrag des belgischen Straßen- und Kleinbahnerverbandes.**

### 14. Aktion gegen Faschismus, Krieg und Reaktion

Da der antiproletarische politische Kampf des internationalen Kapitalismus — der in der Unterdrückung aller bürgerlichen und politischen Freiheiten der Arbeiterklasse in manchen Ländern und in Deutschland in einer reaktionären Welle, welche die wirtschaftliche Lage des Landes und die wachsende Arbeitslosigkeit ausnutzt, um durch „gesetzliche“ Mittel an die höchsten Regierungsstellen zu ge-

langen, seinen Höhepunkt bereits erreicht hat — überall darauf abzielt, den Arbeitern ihre Errungenschaften zu entreißen und die Vorrechte und absolute Vorherrschaft der regierenden Klassen zu festigen,

da alle Erwartungen, begründet auf der Politik des Friedens, der Abrüstung und Versöhnung zwischen Kapital und Arbeit, befürwortet in der Washingtoner Konvention und bestätigt durch die Gründung des Internationalen Arbeitsamtes, schwer enttäuscht worden sind, woraus folgt, daß die zum Internationalen Gewerkschaftsbund gehörenden Arbeiter die kapitalistische reaktionäre Politik beantworten müssen, indem sie sich bei ihrer Verteidigung auf eine gesündere und mehr kämpferische Grundlage stellen und von allen ihnen zur Verfügung stehenden Waffen, einschließlich der von den reaktionären Kräften verwendeten, in disziplinierter Weise Gebrauch machen,

und da das Aktions- und Forderungsprogramm der dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Gewerkschaften zusammengefaßt werden kann in der Formel „Rückeroberung der Mittel der Arbeiter im Interesse der Arbeiter“,

bestätigt der Prager Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die durch Zuruf vom Pariser Kongreß angenommene Protestresolution gegen die Einschränkung des Rechtes der freien Vereinigung in ihrem vollen Wortlaut und

beauftragt das neue Exekutivkomitee, gemeinsam mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund festzulegen, was für eine Aktion zur Verteidigung der Arbeiterklasse in denjenigen Ländern durchgeführt werden muß, in welchen der Faschismus, diese typische Form der zügellosen internationalen Reaktion, jegliches Recht der freien Vereinigung mit Füßen tritt und jede Art bürgerlicher, sozialer, moralischer und gesetzlicher Betätigung unmöglich macht, die im Washingtoner Abkommen empfohlen wurde, ein Abkommen, welches die dem Internationalen Gewerkschaftsbund angehörenden Arbeiter akzeptiert haben, weil ihm die Forderungen des Teiles XII des Versailler Friedensvertrages einverleibt wurden.

**Antrag des Landessekretariats der Transport- und Verkehrsarbeiter Italiens.**

## **15. Generalstreik im Falle eines Krieges**

Die Gefahr eines neuen Krieges, eines neuen Menschenmordens war nie in so greifbarer Nähe wie gerade jetzt. In allen Staaten der Welt wird in stets wachsendem Maße und mit größter Beschleunigung gearbeitet an der Erzeugung neuer todbringender Maschinen und Munition, womit die Menschheit und die Zivilisation vollständig vernichtet werden können. Die Erfahrungen mit den Abrüstungskonferenzen haben uns gelehrt, daß weder Staatsmänner noch Diplomaten künftigen Kriegen Einhalt zu gebieten vermögen und daß dazu nur ein international eingestelltes, klassenbewußtes Proletariat imstande ist. Die Transportarbeiter können, vereint mit der übrigen Arbeiterklasse, außerordentlich viel zur Verwirklichung des Weltfriedens beitragen und es ist ihre Pflicht, alles zu tun, um die Zivilisation und die Menschheit vor den Schrecken des Krieges zu bewahren.

Der Kongreß ist daher der Auffassung, daß jeder Gefährdung des Weltfriedens durch Proklamierung eines Generalstreiks entgegengetreten werden sollte.

**Antrag des tschechoslowakischen Kraftfahrerverbandes.**

An die Stelle des letzten Abschnittes ist zu setzen:

**A m e n d e m e n t.**

Der Kongreß gibt dem Wunsche Ausdruck, daß der Internationale Gewerkschaftsbund prüfe, ob es nicht angezeigt wäre, bei drohender Kriegsgefahr den Generalstreik zu erklären.

**Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.**

**16. Friede, Abrüstung, Streichung der Kriegsschulden und Abbau der Zolltarife**

Der Prager Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation würde freudigst begrüßen,

wenn die Regierungen aller Länder sich dahin verständigen könnten, den Angriffen und kriegेरischen Feindseligkeiten unter den Völkern im Interesse der Zivilisation und des Fortschrittes ein Ende zu machen,

wenn zur allgemeinen Abrüstung geschritten werden könnte,

wenn alle durch den Weltkrieg entstandenen Reparationsschulden gestrichen werden und die Debitorenländer deren Betrag zur Bekämpfung der auf der ganzen Welt herrschenden Depression und Arbeitslosigkeit verwenden könnten,

wenn Schritte unternommen werden könnten zur Herabsetzung der Zolltarife, welche wichtige Verbrauchsartikel, Materialien zum Bau von Arbeiterwohnungen und Werkzeuge verteuern, um so den internationalen Handel gesund und wirksam zu machen und ihn zu beleben.

**Antrag der argentinischen Lokomotivführerorganisation.**

**A n t r a g.**

Indem wir uns mit der Streichung der Kriegsschulden vollkommen einverstanden erklären, sind wir der Ansicht, daß dieses Problem und dasjenige der Reparationen den Rahmen der Internationalen Berufsekretariate überschreitet. Da es Sache der gewerkschaftlichen und politischen Bewegung jedes Landes ist, zu dieser Frage Stellung zu nehmen, stellen wir den Antrag, zur Tagesordnung überzugehen.

**Antrag des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.**

**17. Kriegsschulden und Reparationen**

Der Kongreß fordert mit aller Entschiedenheit völlige Annullierung aller aus dem Weltkrieg entsprungenen zwischenstaatlichen Schulden und Reparationsverpflichtungen. Es ist offenbar geworden, daß Deutschland nicht in der Lage ist, die ihm auferlegten Verpflichtungen zu

erfüllen. Die großen Zahlungen und die damit verbundenen Kapitalverschiebungen haben der Welt nichts genützt; sie haben im Gegenteil in hohem Maße beigetragen, das Wirtschaftsleben zu desorganisieren und die Arbeitslosigkeit zu vergrößern. Darüber hinaus werden dadurch alle Bemühungen auf Erhaltung und Sicherung des Weltfriedens stark beeinträchtigt. Durch die aus der Kriegsschuldenwirtschaft resultierenden Geldverschiebungen und Währungsverschlechterungen, Devisenbeschaffungen und Zollerhöhungen, sowie durch das mangelhafte internationale Kreditwesen wurde ein Zustand erzeugt, der einer Kriegsführung mit wirtschaftlichen Waffen gleichkommt. Es muß unbedingt etwas getan werden, um die Finanz- und Kreditkrise zu beheben und das wirtschaftliche Gleichgewicht der Welt wiederherzustellen.

Zahlreiche nationale und internationale Kongresse der organisierten Arbeitnehmer haben klar ausgesprochen, daß ohne Streichung der Kriegsschulden und Reparationen weder die Weltwirtschaftskrise zu beseitigen ist, noch eine Gesundung der Weltwirtschaft eintreten kann. Der Internationale Gewerkschaftsbund hat stets darauf hingewiesen, daß die Länder der Sieger und der Besiegten schwer an ihren internationalen Lasten zu tragen haben, die die finanzielle Tragkraft der Bevölkerung bei weitem überschreiten, und er betrachtet als einziges Mittel, diese finanziellen Schwierigkeiten zu überwinden, die Streichung der internationalen Schulden.

Der Kongreß anerkennt, daß es der I. T. F. durch wiederholte Bemühungen gelungen ist, für die deutschen Eisenbahner bis zu einem gewissen Grade Verbesserungen auf arbeitsrechtlichem Gebiete zu erzielen, und daß sie sich ferner bemüht hat, eine annehmbare Lösung der Reparationsfrage im Interesse der Eisenbahner aller Länder herbeizuführen. Der Kongreß hält nach wie vor die unbedingte Beseitigung der Reparationszahlungen für geboten. Es ist erwiesen, daß die schädlichen Rückwirkungen dieser Tributleistungen die Lebensinteressen der gesamten Arbeiterklasse stark beeinträchtigen.

Die Streichung der Kriegsschulden ist erste Voraussetzung für die politische und wirtschaftliche Befriedigung der Welt, für die Verbesserung der Lebenslage und den sozialen und kulturellen Aufstieg der Völker. Deshalb fordert der Kongreß von den Regierungen und verantwortlichen Instanzen aller Länder Gehör und entsprechendes Handeln. Er ersucht alle nationalen und internationalen Organisationen, welche dieselben Grundsätze wie die I. T. F. vertreten, sich mit allem Nachdruck für die baldige Verwirklichung dieser überaus wichtigen Forderungen einzusetzen.

#### **Antrag des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.**

##### **A n t r a g.**

Indem wir uns mit der Streichung der Kriegsschulden vollkommen einverstanden erklären, sind wir der Ansicht, daß dieses Problem und dasjenige der Reparationen den Rahmen der Internationalen Berufssekretariate überschreitet. Da es Sache der gewerkschaftlichen und politischen Bewegung jedes Landes ist, zu dieser Frage Stellung zu nehmen, stellen wir den Antrag, zur Tagesordnung überzugehen.



## **18. Betriebswirtschaft und Arbeitsmethoden**

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation lenkt erneut die Aufmerksamkeit der angeschlossenen Organisationen auf die großen technischen und organisatorischen Umwälzungen, die sich in den letzten Jahren auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens vollzogen haben.

Die praktische Betriebswirtschaft hat bei den großen Eisenbahnen eine grundlegende Wandlung erfahren. Betrieb und Verkehr, Oberbau und Signalwesen, Werkstätten und Verwaltung wurden nach wissenschaftlichen Methoden durchforscht. Die Untersuchungsergebnisse führten zu einer planmäßigen Umgestaltung der Betriebs- und Arbeitsmethoden. Moderne Akkord- und Prämiensysteme verschiedener Art wurden eingeführt und durch planmäßige Arbeitsuntersuchungen und Zeitstudien zu einem zwangsläufig wirkenden Arbeitssystem ausgebaut. Die moderne Technik hat in Gemeinschaft mit der Neuorganisation der Betriebe zu einer weitgehenden Arbeitsteilung und damit zu einer Steigerung der Arbeitsintensität geführt, die kaum mehr überboten werden kann.

Der Erfolg der wissenschaftlichen Betriebsführung besteht in einer starken Steigerung des Leistungsgrades aller Betriebszweige der Eisenbahnen bei gleichzeitiger Senkung der Betriebskosten, was eine fortgesetzte Verminderung des Personals und der Personalkosten bedeutet. Das Eisenbahnpersonal hat an den bisherigen Erfolgen der Rationalisierung, deren Auswirkung in Deutschland besonders schlimm ist, nur geringen Anteil. Das Realeinkommen des Personals der Deutschen Reichsbahn blieb weit hinter den Erfolgen der Rationalisierung zurück. Auch die sonstigen Arbeitsbedingungen, insbesondere die Verkürzung der Arbeitszeit im Betriebs- und Verkehrsdienst, haben mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Wöchentliche Arbeitszeiten von 54 bis 57 Stunden bei einer täglichen Schichtzeit bis zu 16 Stunden, wie sie bei der Deutschen Reichsbahn zulässig sind und in großem Umfange verlangt werden, sind unerträglich. Diese langen Arbeits- und Schichtzeiten sind — besonders im Hinblick auf die raffinierten Methoden, die bei der Ermittlung und Berechnung der Arbeitszeit Anwendung finden — auf die Dauer unhaltbar und machen das gegenwärtige System dieser Betriebswirtschaft zu einer Kulturschande.

Die Reichsbahngesellschaft macht gegen die berechtigten und wohlbegründeten Forderungen des Personals zur Herbeiführung menschenwürdiger Arbeitsbedingungen hauptsächlich den Druck der Reparationslasten und den dadurch erschwerten Wettbewerb mit dem Kraftwagen geltend. In anderen Ländern findet man wieder andere Gründe für die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Außerdem beruft man sich dort auf die Arbeitsverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft, um die vom Personal geforderten Verbesserungen abzulehnen.

Der Pariser I. T. F.-Kongreß hat bereits die nachteiligen Rückwirkungen der deutschen Verhältnisse auf die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner anderer Länder erkannt und sich rückhaltlos hinter die

Forderungen der deutschen Eisenbahner gestellt. Die bisher mit Unterstützung der I. T. F. erzielten Fortschritte werden anerkannt, der Kampf muß jedoch im Interesse aller Eisenbahner entschlossen weitergeführt werden.

Die Verwendung von arbeitsparenden Maschinen, die Einführung des laufenden Bandes und der Fließarbeit, die Festsetzung von zwangsläufigen Arbeitsfristen und der mit diesen Methoden verbundenen automatischen Aussaugung der Arbeitskraft machen in unabweisbarer Konsequenz eine radikale Verkürzung der Arbeitszeit unbedingt notwendig. Die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes muß zu einer dauernden Massenarbeitslosigkeit mit allen ihren schädlichen Folgen führen. Die Einführung der 40-Stunden-Woche und die Steigerung des Realeinkommens sind wichtige Vorbedingungen für den wirtschaftlichen und kulturellen Fortschritt. Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation lehnt jene pseudowissenschaftlichen Methoden der Betriebsführung ab, die sich vorwiegend in einer verschärften Ausbeutung der Arbeitskraft erschöpfen und fordert durchgreifende Maßnahmen zum Schutze der Arbeitskraft.

Diesem System der rücksichtslosen Ausbeutung der Arbeitskraft, das die im Arbeitsprozeß stehenden Menschen zu einem Anhängsel des mechanischen Apparates herabwürdigt, muß mit aller Energie Einhalt geboten werden. Es muß alles geschehen, um den Grundsätzen der sozialen Menschenökonomie auch in einer rationellen Betriebswirtschaft Geltung zu verschaffen.

Der arbeitende Mensch ist der wichtigste und wertvollste Faktor der modernen Wirtschaft. Es muß alles geschehen, die Arbeitsfähigkeit des Eisenbahnpersonals möglichst lange zu erhalten. Der rücksichtslose Raubbau an der Arbeitskraft führt zur frühzeitigen Ausschaltung großer Menschenmassen aus dem Arbeitsleben und zu einer unerträglichen Steigerung der sozialen Lasten der Gesellschaft. Maschine und Technik müssen dem kulturellen Aufstieg aller Menschen dienen. Die Errungenschaften des Menschengenies sollen den Wohlstand aller fördern und dürfen nicht zu einer Geißel für die Menschheit werden.

Der Kongreß erwartet, daß sich alle angeschlossenen Organisationen noch mehr als bisher mit den Problemen der wissenschaftlichen Betriebsführung beschäftigen und die falschen Methoden, die zu einer Verschärfung der Wirtschaftskrise und zur Steigerung der Arbeitslosigkeit beigetragen haben, mit verstärkter Energie bekämpfen.

Das Sekretariat wird ersucht, die Bemühungen der angeschlossenen Organisationen durch Lieferung von speziellem Material und in sonst geeigneter Weise zu unterstützen und die Aufmerksamkeit des Internationalen Arbeitsamtes auf diese unhaltbaren Zustände zu lenken.

**Antrag des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.**

## **19. Rechtliche Lage der Eisenbahner**

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mißbilligt den im Eisenbahnbetrieb herrschenden allgemeinen Brauch, einen bestimmten Teil des Personals nicht fest anzustellen, so daß solche Arbeiter vielfach nach langen Dienstjahren ohne jede Entschädigung entlassen werden. Er beauftragt daher das Exekutivkomitee, Schritte

zu unternehmen, damit man allgemein, auf internationaler Grundlage, bestimme, nach welchem Zeitabschnitt es nicht mehr möglich ist, nicht festangestellte Bedienstete entschädigungslos zu entlassen und den Grundsatz festlege, daß jeder Bedienstete nach zweijähriger Beschäftigung Anspruch auf feste Anstellung hat.

Der Kongreß ist ferner der Auffassung, daß die Eisenbahnwerkstättenarbeiter und das Verkehrs- und Lokomotivdepotpersonal hinsichtlich der Festanstellung die gleichen Rechte wie die Arbeiter in anderen Dienstzweigen haben und beauftragt das Exekutivkomitee der I. T. F., sich für die Anerkennung dieses Rechtes einzusetzen.

#### **Antrag des Internationalen Verbandes der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbediensteten in Palästina.**

### **20. Veröffentlichung unrichtiger Angaben über die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften**

Der Kongreß verurteilt die Gewohnheit gewisser Eisenbahngesellschaften, unrichtige Angaben zu machen über ihre finanziellen Verhältnisse als Beweis für angeblich vorhandene ökonomische Krisen, zu dem Zwecke, das Einkommen ihrer Bediensteten zu schmälern.

Er beauftragt das Sekretariat der I. T. F. und seine Mitgliedsverbände, mit allen zu ihrer Verfügung stehenden Mitteln solche Unrichtigkeiten zu bekämpfen.

#### **Antrag der argentinischen Lokomotivführerorganisation.**

### **21. Erhebung über die Hafendarbeit**

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat, eine Erhebung über die Hafendarbeit zu veranstalten.

#### **Antrag des schwedischen Transportarbeiterverbandes.**

##### **Begründung.**

Im Hafenbetrieb herrschen die verschiedensten Verhältnisse und Arbeitsmethoden; in anderen Gewerben und Betrieben sind die Unterschiede bei weitem nicht so groß. Die Schifffahrt ist im großen und ganzen international, denn in den Häfen legen die Fahrzeuge aller Länder an. Arbeitsbedingungen, welche die Hafendarbeiter in einem Lande ablehnen, bestehen in den Häfen eines anderen Landes und werden dort auch akzeptiert. Dadurch entstehen häufig Streitigkeiten. Bei Verhandlungen verweisen die Arbeitgeber vielfach auf die Verhältnisse in anderen Häfen. Das gleiche tun die Arbeitnehmervertreter, weshalb für sie eine gründliche Kenntnis der Arbeitsverhältnisse in den anderen Ländern erforderlich ist.

Die I. T. F. hat für andere Transportarbeitergruppen bereits eine ganze Anzahl wertvoller Untersuchungen durchgeführt. Auch für die Hafendarbeiter wurden — zuletzt über den Arbeitsnachweis, die ordentliche Arbeitszeit, Ueberzeitarbeit und Entlohnung von Ueberstunden, Mindest- und Garantielohn, staatliche und gewerkschaftliche Arbeitslosenversicherung — Erhebungen vorgenommen. Ein Teil der eingesandten Antworten muß jedoch verdeutlicht oder ergänzt werden.

Ferner müssen noch eine ganze Reihe von Fragen geklärt werden, um ein genaues Bild über die Verhältnisse in allen Ländern zu bekommen, z. B. die Anwerbezeit der Arbeiter, die Warteräume, den Transport zum Arbeitsplatz und zurück, Vergütung, wenn die Arbeit auf Grund der Wetterverhältnisse unterbrochen werden muß, Bezahlung der Wartezeit, Bedienung der Winschen, Ferien, Altersrente usw.; ferner die Regelung der Akkordarbeit, das Oeffnen, Schließen und Abdecken der Luken, das Aufschlagen von Gerüsten, Verstärkung der Mannschaft, Entladen mit Greifern usw., die Bezahlung solcher Arbeiten, sowie die Frage des gesetzlich anerkannten Rechtes zur Arbeitsniederlegung als Solidaritätsbeweis, Blockierung von Fahrzeugen u. a. m.

## **22. Ergänzung des internationalen Kraftfahrerprogrammes**

Das internationale Programm für die Berufskraftfahrer ist durch folgende Punkte zu erweitern:

a) internationale Festlegung der Höchstarbeitszeit für Kraftfahrer auf Auslandsreisen;

b) Lastkraftfahrzeuge im Ueberlandtransportverkehr müssen mit mindestens zwei Kraftfahrzeugführern besetzt sein.

**Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.**

### **Begründung.**

Die andauernden schweren Unglücksfälle, die durch übermüdete Kraftwagenführer im Ueberlandverkehr in Deutschland festgestellt werden, machen es dringend notwendig, daß in die internationale Konvention für den Kraftverkehr Bestimmungen über Arbeitszeit bei dieser Art Fahrten aufgenommen werden.

Trotz der mit der dänischen Regierung geführten Verhandlungen zu dem Zwecke, den schweren Mißständen, die durch die dänischen Fischautos in Deutschland zu verzeichnen sind, abzuhelpen, ist noch keine Besserung der Verhältnisse erfolgt. Eine zwischenstaatliche Verständigung ist so lange aussichtslos, als in die Konvention selbst nicht diesbezügliche Vorschriften aufgenommen werden.

## **23. Ratifizierung des Übereinkommens betreffend Unterstützung der im Auslande tätigen Kraftfahrermitglieder**

Das von der Konferenz des Kraftfahrer-Beirats der I. T. F. im Februar 1931 angenommene Uebereinkommen betreffend Gewährung von Unterstützung an die im Auslande tätigen Kraftfahrermitglieder der I. T. F. angeschlossenen Organisationen ist von denjenigen Organisationen, die dem Uebereinkommen noch nicht beigetreten sind, baldigst zu ratifizieren.

**Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.**

## **24. Internationale Regelung der Ruhezeit, Sozialversicherung und Bemannungsstärke in der Binnenschifffahrt**

Der Kongreß stellt fest, daß gesetzliche Bestimmungen hinsichtlich der Dauer der Arbeitszeit oder der Nacht- und Sonntagsruhe für das Personal der Fahrzeuge in der Binnenschifffahrt auf den europäischen Strömen nicht bestehen. Er stellt weiter fest, daß die soziale Gesetzgebung, soweit sie für die Arbeiter in der Binnenschifffahrt in Frage kommt, in den einzelnen Ländern sehr verschieden ist. Auch die Bestimmungen über Bemannungsstärke der Fahrzeuge gleicher Art und Größe sind in den einzelnen Ländern verschieden, trotzdem sie dieselben Strom- und Flußläufe sowie Kanäle befahren. Die Interessen der Binnenschiffer werden ferner schwer geschädigt, wenn sie auf einem Fahrzeug einer andern Nation Arbeit annehmen, da sie dann im allgemeinen aller ihrer Rechte verlustig gehen, die sie sich auf Grund der sozialen Gesetzgebung der Nation, unter deren Flagge sie bis dahin fuhren, erworben haben.

Der Kongreß beauftragt daher das Exekutiv-Komitee, alle verfügbaren Mittel anzuwenden, um eine baldige einheitliche Regelung der Nacht- und Sonntagsruhe, der Sozialversicherung und der Bemannungsstärke in der Binnenschifffahrt aller Länder, insbesondere auf den internationalen Strömen Europas, herbeizuführen.

**Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.**

## **25. Erhebung über die Verhältnisse in der Hochseefischerei**

Der Kongreß der I. T. F. beschließt die Herstellung besonderer periodischer Uebersichten über die Organisation der Seefischer in den verschiedenen Ländern, deren Arbeitsbedingungen, die Art des Fischereibetriebes und die Betriebsverhältnisse, sowie über Schiffe, Material, Fangergebnisse, Preise etc., welche Uebersichten möglichst einmal vierteljährlich den angeschlossenen Organisationen zuzusenden sind.

**Antrag des holländischen Zentralverbandes der Transportarbeiter.**

# Erster Tag.

Sonntag, den 7. August 1932.

Beginn 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr vormittags.

## ERÖFFNUNG DES KONGRESSES.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender der I. T. F.): Ich erkläre hiermit den Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für eröffnet. Bevor ich meine Ansprache halte, wird der Arbeitergesangverein „Typografia“ einige Lieder singen. Nach ihm erteile ich dem Vorsitzenden der tschechischen Eisenbahnerorganisation, dem Genossen Staněk, das Wort, der im Namen aller der I. T. F. angeschlossenen Organisationen in der Tschechoslowakei diesem Kongreß einen Willkommengruß entbieten wird.

*Nach der Eröffnung des Kongresses singt der Arbeitergesangverein „Typografia“ auf dem mit Flaggen geschmückten Podium des Smetana-Saales in tschechischer Sprache die Internationale und die Arbeiterhymne „Lied der Arbeit“ von Scheu. Diese Lieder werden stehend angehört.*

## BEGRÜSSUNGSANSPRACHEN.

**F. Staněk** (tschechische Eisenbahner — Unie —): Werter Kongreß! Geschätzte Gäste! Es ist mir eine angenehme Pflicht, im Namen der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen der Tschechoslowakei die Delegierten zu diesem Kongresse des größten internationalen Berufsekretariates und unsere lieben Gäste aus allen Ländern aufs herzlichste begrüßen zu dürfen. Wir sind stolz darauf, daß in einer so ernsten Zeit, wo in der ganzen Welt Anzeichen des nahenden Entscheidungskampfes zwischen Fortschritt und Reaktion, zwischen Sozialismus und Kapitalismus sichtbar werden, in unserem Lande der Kongreß der I. T. F., über deren zukünftige Taktik und den Schutz des Proletariats der ganzen Welt beraten wird.

Ihr seid in einem kleinen Lande, das aber in gleichem Maße wie die übrigen Staaten von der Weltwirtschaftskrise erfaßt wurde. Bei den tschechoslowakischen Bahnen

allein sind innerhalb zwei Jahren von 160.000 Bediensteten bereits 20.000 entlassen worden. Begreiflicherweise spiegelt sich die Weltwirtschaftskrise in unserem ganzen Staatsleben wider und sie beeinflußt auch die Tätigkeit der Gewerkschaften. Trotz der herrschenden Schwierigkeiten wächst unsere Gewerkschaftsbewegung, und unsere beiden sozialdemokratischen Parteien, die tschechische und die deutsche, behaupten ihre Stellung in der Regierung unseres Staates.

Die Reaktion von rechts, der Faschismus, spielte bisher fast keine Rolle; die Reaktion von links, der Kommunismus, verfügt über so gut wie keine Gewerkschaftsorganisation, und er vermag zurzeit, trotz der schweren wirtschaftlichen Lage, seinen Einfluß unter der Arbeiterschaft nicht zu erweitern. Bei den letzten Wahlen auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen wurden gegenüber 84.000 Stimmen der sozialdemokratischen Eisenbahner bloß 6.900 kommunistische Stimmen abgegeben.

Trotz der furchtbaren wirtschaftlichen Schwierigkeiten ist es uns bisher gelungen, unsere Position aufrecht zu erhalten. Nur dadurch ist es möglich, Euch in einem Lande der Ruhe willkommen zu heißen, in einem Lande, in dem die Demokratie bis jetzt erhalten blieb und jeder Arbeiter sich in sozialistischer Richtung frei betätigen kann.

Wir verkennen nicht, daß auch bei uns als Folge der Weltereignisse ein Anwachsen der Reaktion und damit eine Gefährdung der Demokratie und der sozialistischen Bewegung möglich ist. Wir sind aber überzeugt davon, daß das in den Gewerkschaften vereinigte Weltproletariat, mit der I. T. F. an der Spitze, eine weitere Ausbreitung der Reaktion verhindern und die Voraussetzungen zu einer neuen Offensive der Arbeiterklasse schaffen wird. Dabei mitzuwirken, wird unser aller Streben sein.

Trotz der außerordentlich schlechten wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse, mit denen wir gerade so wie die übrigen der I. T. F. angeschlossenen Organisationen zu kämpfen haben, wollen wir versuchen, den Kongreßdelegierten den Aufenthalt in Prag so angenehm wie möglich zu machen, damit sie Prag und uns in guter Erinnerung behalten werden.

Wir danken allen Kollegen, welche beim Empfang des Kongresses mitgewirkt haben. Auch das Sekretariat der I. T. F. hat bei der Vorbereitung des Kongresses tatkräftige Unterstützung verliehen. Wir hoffen, daß alle Delegierten und Gäste unserer ihnen schriftlich bereits übermittelten Einladung zu einer nach dem Mittagessen stattfindenden Rundfahrt durch die Stadt Prag Folge leisten werden.

**Ferd. Kellner** (Vizebürgermeister von Prag): Geehrter Kongreß und werthe Gäste! Es ist mir die besondere

Ehre zuteil geworden, diesen Kongreß im Namen der Hauptstadt der Republik, der Stadt Prag, aufs herzlichste begrüßen zu dürfen.

An erster Stelle danke ich Ihnen dafür, daß Sie Prag als Sitz Ihres Kongresses auserwählt haben. Wir heißen Sie in Prag aufs herzlichste willkommen und wünschen Ihren Verhandlungen den besten Erfolg. Ich bin besonders gerne auf diese Bühne getreten, weil ich selber ein Angestellter des geflügelten Rades bin. In dem wirtschaftlichen Chaos, in dem wir heute leben, sind es gerade die Transportarbeiter, die dazu berufen sind, die internationalen freundschaftlichen Beziehungen zu unterhalten und zu verstärken.

Indem ich Ihren Beratungen nochmals besten Erfolg wünsche, gebe ich der Hoffnung Ausdruck, daß Sie von Prag die schönsten Erinnerungen mitnehmen werden. Freundschaft!

**Schäfer** (Gemeinsame Landeszentrale der freien Gewerkschaften in der Tschechoslowakei): Sehr geehrter Kongreß! Werte Genossinnen und Genossen! Die gemeinsame Landeszentrale der freien Gewerkschaften in der Tschechoslowakei hat mich beauftragt, Sie zu begrüßen und in Prag willkommen zu heißen. Wir sind erfreut darüber, in dieser ersten Zeit den Kongreß der stärksten Internationale in unserem Lande begrüßen zu können, jener Internationale, in der der Gedanke der internationalen Zusammenarbeit am stärksten entwickelt ist, jener Internationale, der in dem Befreiungskampfe des Proletariats eine bedeutsame Rolle zukommt. In unserem Lande hatte die freigewerkschaftliche Bewegung schwere Hindernisse und Hemmungen zu überwinden. Wir hatten in größerem Maße mit all den Schwierigkeiten zu rechnen, die Sie auch in anderen Ländern kennen gelernt haben; es ist uns aber in gemeinsamer Arbeit gelungen, standzuhalten allen Anfeindungen, standzuhalten allen Gefahren. Das geht am besten daraus hervor, daß wir auch in der Zeit der wirtschaftlichen Krise, in der Zeit, wo zahllose Betriebe stillstehen, wo Hunderttausende von Arbeitern beschäftigungslos sind, nichts verloren haben an unserer Kampfkraft und daß in dieser Zeit die Zahl der gewerkschaftlich organisierten Arbeiter und Angestellten in der Tschechoslowakei nicht zurückgegangen ist, sondern sogar noch einen Zuwachs aufzuweisen hat. Nur sind wir uns dessen wohl bewußt, daß wir noch lange nicht über alle Schwierigkeiten, die sich aus der Wirtschaftskrise noch ergeben können, hinweg sind.

Die Vorgänge außerhalb unseres Landes, insbesondere der gehässige Vorstoß der Reaktion unserer Nachbarreiche, hat auch in der Tschechoslowakei seine Wirkung ausgeübt und es geht nun vor allem andern darum, den



Einfluß der Gewerkschaften im öffentlichen und staatlichen Leben einzudämmen. Unsere Unternehmer sind um nichts besser als die Unternehmer anderer Staaten, und als man in Deutschland, um dies nur an einem Fall aufzuzeigen, begonnen hat, die Löhne und Gehälter abzubauen, fand dies auf tschechischem Boden sofort Zustimmung und der Lohn- und Gehaltsabbau in Deutschland löst auch bei uns dahingehende Aktionen der Unternehmer aus. Gerade wie drüben behaupten auch bei uns die Arbeitgeber, man könne durch Herabsetzung der Löhne die Krise mildern und die Arbeitslosigkeit bekämpfen. Seitdem aber der Lohnabbau vollzogen worden ist, haben sich die Krisenzustände nur verschlimmert, ist das Elend unter den Arbeitslosen größer geworden und die Zahl der Beschäftigungslosen ist nur um ein wenig zurückgegangen, nicht um des Lohnabbaues wegen, sondern weil wir im Frühjahr und in der Sommerzeit immer eine Abnahme der Arbeitslosigkeit zu verzeichnen haben, die in diesem Jahre allerdings wesentlich geringer ist, als man erwartet hat.

Genossinnen und Genossen! Die I.T.F. ist eine unserer Berufsinternationalen, deren Tätigkeit und deren Wirken mit zunehmender Aufmerksamkeit verfolgt wird. Es ist heute noch nicht abzusehen, welche Gefahren der Entwicklung der Arbeiterbewegung noch drohen, wenn die Krise weiter anhält und wenn es nicht gelingt, in jenen Staaten Mitteleuropas, wo die Reaktion zum Schläge gegen die Arbeiterbewegung ausholt, diesen Schlag zu parieren und den Vorstoß der Reaktion abzuwenden. Wir hoffen aber, daß es der Gewerkschaftsbewegung mit Hilfe ihrer Internationale gelingen wird, die Arbeiter auch aus dieser Krise heraus zu neuen Erfolgen zu führen, aus dieser Krise heraus die Hoffnung zu stärken, auf eine baldige Ueberwindung des Kapitalismus, denn schließlich ist unser Ziel nicht nur allein, die Löhne der Arbeiter zu sichern, die sozialpolitischen Einrichtungen zu verteidigen gegen den Feind, sondern unser Ziel ist weiter gesteckt, es geht darauf hin, die heutige Wirtschaftsordnung zu ersetzen durch eine andere Wirtschaftsordnung, in der nicht die Menschen elend zugrunde gehen müssen. In dieser Arbeit und in diesem Wirken stehen wir auf dem Boden der Tschechoslowakei zusammen mit dem sozialdemokratisch organisierten Proletariat. Wir wissen, daß der gewerkschaftliche Kampf zugleich auch ein politischer Kampf ist und daß der Feind nicht allein mit gewerkschaftlichen Mitteln zurückgewiesen und besiegt werden kann, sondern daß dazu auch die Anwendung aller politischen Machtmittel notwendig ist.

Wir sind als freie Gewerkschafter Verteidiger der Demokratie, weil das die einzige Möglichkeit ist, nicht

nur bei uns, sondern überall die Arbeiter herauszuführen aus dem heutigen Zustande, sie zu führen in einen Zustand, in welchem Freiheit, in welchem die Sicherheit des Lebens besteht, in welchem die Arbeiter endlich heraustreten können in Verhältnisse, die es ihnen ermöglichen, menschenwürdig zu leben.

Ich begrüße Ihren Kongreß auf dem Boden der Tschechoslowakei im Namen aller freien Gewerkschaften des Staates, ich wünsche, daß Ihre Verhandlungen besten Erfolg haben mögen und daß Ihre Beschlüsse mit dazu beitragen werden, auch unser gewerkschaftliches Leben mit vorwärts zu treiben, auch uns frischen Geist zu geben, um in den Bahnen weiter zu arbeiten, die wir erfolgreich trotz aller Gegner bisher gegangen sind.

**A. Hampl** (Vorsitzender der tschechischen Sozialdemokratischen Partei, Vertreter des Internationalen Metallarbeiter-Bundes): Wertes Kongreß! Wir verfolgen mit größter Aufmerksamkeit den Verlauf Eurer Verhandlungen und Eurer Beschlüsse. Eure Tagung findet in einem Lande statt, dessen Geschichte reich ist an Kämpfen um die Freiheit des Gewissens; große Gestalten sind in diesem Lande herangewachsen, wie Huß und Komenski; in unserer heutigen Zeit lebt Thomas Masaryk, Philosoph und Gelehrter von Weltruf. Zahllos sind die vergangenen Kämpfe um die Religionsfreiheit und es ist selbstverständlich, daß in einem Lande mit einer solch entwickelten Industrie wie die Tschechoslowakei und bei seiner politisch und gewerkschaftlich geschulten Arbeiterschaft starke soziale Spannungen bestehen. Die soziale Gesetzgebung dieses Landes ist zwar nicht hinter derjenigen in andern Ländern zurückgeblieben, aber die allgemeine Notlage, das Vorgehen der Reaktion in den verschiedenen europäischen Staaten, die faschistischen Bemühungen und die Errichtung der Diktatur blieben begreiflicherweise auch nicht bei uns ohne Rückwirkung auf die Entwicklung der politischen Verhältnisse. Hier finden sich einzelne Menschen oder ganze Gruppen, die sich um die Wiederkehr der früheren Verhältnisse bemühen, die die Demokratie und den Sozialismus unterdrücken wollen. Wie in jedem andern Lande ist dies zurückzuführen hauptsächlich auf die kommunistische und faschistische Agitation, welche ein einheitliches Vorgehen der Arbeiterschaft verhindert. Ein unbestreitbarer Fortschritt liegt in der Tatsache, daß in den letzten Jahren die tschechische und die deutsche Sozialdemokratie sowohl in ihren Gewerkschaftsorganisationen, als auch in der Innen- und Außenpolitik gemeinsam vorgehen. Wir sind davon überzeugt und rechnen damit, daß uns harte Kämpfe bevorstehen, wenn der Sozialismus seine bisherigen Errungenschaften erhalten und ausbauen will.

In dieser freudigen Hoffnung versprechen wir Euch und Euren Kameraden, daß wir Euch bei allen Kämpfen nach besten Kräften unterstützen werden.

Und nun gestattet mir, Euch auch im Auftrage des Internationalen Metallarbeiter-Bundes und persönlich im Auftrage des Genossen Ilg herzlichste Grüße und Wünsche zu überbringen. Es ist nicht nur ein Akt der Höflichkeit, wenn wir als Internationale, die rund zwei Millionen Mitglieder in sich vereinigt, an Euerem Kongresse teilnehmen. Besonders die gegenwärtige weltpolitische Lage erfordert engste Zusammenarbeit der internationalen Organisationen, welche das Rückgrat der Rohstoffwirtschaft, der Fertigwaren und des Verkehrs bilden. Es sind die internationalen Vereinigungen der Transportarbeiter und Seeleute, der Bergarbeiter und Metallarbeiter, die in erster Linie dazu berufen sind und sein werden, in maßgebender Weise die Entwicklung der Verhältnisse zu beeinflussen. Ringsum breitet sich der drohende Faschismus aus, und wenn es auch den Hakenkreuzlern in Deutschland nicht gelungen ist, die Mehrheit zu erobern, so ist doch der Bürgerkrieg und die Zeit nahe, wo man mit Gewalt erobern will, was man mit dem Stimmzettel nicht erreichen konnte. Die Entwicklung in Deutschland kann sich wiederholen in andern Ländern mit starker nationalistischer Bewegung. Die allgemeine wirtschaftliche Unsicherheit trägt dazu bei, eine katastrophale Stimmung zu schaffen, welcher breite Schichten besonders des Bürgertums und der Intelligenz, leider aber auch der Arbeiterschaft, unterliegen. Im besonderen äußert sich diese Stimmung darin, daß man von einem Krieg im Fernen Osten eine Belebung der Konjunktur und der Wirtschaft erwartet. Diese Stimmungswelle ist außerordentlich gefährlich und es wird von der internationalen Aktion der Arbeiterklasse abhängen, ob es gelingt, diese drohende Gefahr zu bannen. Unsere Metallarbeiter-Internationale hat bereits in Uebereinstimmung mit andern Organisationen ihrem festen Willen Ausdruck verliehen, allen Angriffen des Kapitals auf Sowjetrußland mit allen Mitteln zu begegnen. Besonders auf das Zusammenwirken mit Eurer Internationale wird es ankommen, und wir sind überzeugt, daß auch die Transportarbeiter ihre Pflicht erfüllen, wie sie dies unter dem polnisch-russischen Kriege und dem weißen Terror in Ungarn getan haben. Es sind große Aufgaben, die unser warten, und Euer Kongreß wird sicherlich dazu beitragen, die Voraussetzungen zu ihrer Erfüllung zu schaffen.

In dieser Tätigkeit wünsche ich Euch im Namen des Internationalen Metallarbeiter-Bundes besten Erfolg.

**Jaksch** (Deutsche Sozialdemokratische Partei in der Tschechoslowakei): Sehr geehrter Kongreß! Genossen und

Freunde! Es ist mir eine ehrenvolle Aufgabe, Ihnen Grüße vom Parteivorstand und dem Abgeordneten-Klub der deutschen Sozialdemokraten dieses Landes zu entbieten. Wir begrüßen in Ihnen die Vertreter der kampferprobtesten Gewerkschaften der Welt. Die freigewerkschaftlichen Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute haben Unermeßliches geleistet in den Aufstiegskämpfen der Arbeiterklasse. Wir begrüßen Sie in der festen Ueberzeugung, daß Sie auch in den Entscheidungskämpfen zwischen Arbeit und Kapital Ihren Mann stellen werden.

Ihr Kongreß tagt in einer historischen Stunde. Vergangenen Sonntag waren wir Zeugen einer großen Etappen-schlacht zwischen Demokratie und Faschismus, die sich im benachbarten Deutschland abspielte. Der Kampf geht drüben weiter. Gestatten Sie, daß ich von dieser Stelle aus den reichsdeutschen Delegierten die Versicherung gebe, daß die Sozialdemokraten dieses Landes keinen Augenblick darüber im Zweifel sind, daß die heldenmütige deutsche Arbeiterklasse mit Hitler und seinen Söldnern genau so fertig werden wird, wie sie fertig wurde mit einem Bismarck oder Wilhelm.

Aus dem Blute der Freiheitskämpfer jenseits der Grenze möge die Saat einer sozialistischen deutschen Republik sprießen. Wir Sozialdemokraten der Tschechoslowakei verfolgen sehr aufmerksam die Manöver der Reaktion ringsum. Wir glauben, unsere Solidarität am besten dadurch zu bekunden, daß wir den Faschismus im eigenen Lande mit eisernen Fäusten niederhalten. Wir können Ihnen die Versicherung mitgeben, daß die mustergültige Kampfgemeinschaft zwischen Partei und Gewerkschaften, die brüderliche Zusammenarbeit zwischen tschechischen und deutschen Sozialdemokraten dieses Staates ein unüberwindliches Bollwerk der Demokratie und des Sozialismus in der Tschechoslowakei sind. Krise, Not und Nationalismus stürmen gegen uns an. Es ist unser fester Entschluß, uns umso enger zusammenzuschließen unter dem Banner der Internationale, je mehr Gefahren uns bedrängen. Es ist unsere Hoffnung, die ich hier aussprechen möchte, daß das Beispiel der kleinen gewerkschaftlichen und politischen Landes-Internationale in der Tschechoslowakei anfeuernd wirken möge auf die Kameraden der Nachbarländer, damit sie mit uns einen Ausweg aus der Krisenhölle durch internationale, gewerkschaftliche und sozialistische Offensive gegen das kapitalistische Hungersystem suchen. Unsere kleine Partei, die hier in Europa unter einem Volke von  $3\frac{1}{2}$  Millionen Menschen wirkt, mustert trotz kommunistischer Spaltung eine halbe Million Wähler und 21 Vertreter im Parlament. Wir wissen, daß diese kleine Zahl nicht ausschlaggebend ist, aber wir sind entschlossen, auf dem heißen Boden

dieses Landes unsere Pflicht als treue Kampftruppe der Internationale zu erfüllen. Mit diesem Gelöbniß wünschen wir Ihrem Kongresse allerbesten Erfolg und begrüßen Sie mit unserem Parteigruß: Freundschaft!

**Ingenieur Fiala** (Vertreter des tschechoslowakischen Eisenbahnministeriums): Die Verwaltung der tschechischen Staatsbahnen war von jeher bemüht, die Eisenbahner betreffenden Fragen, die von der I.T.F. und deren Kongressen behandelt werden, so gut wie möglich zu lösen. Sie war immer bereit, mit den Organisationen über Berufsfragen zu verhandeln. Wir machen eine schwere Zeit durch und wir hoffen, daß es diesem Kongresse möglich sein wird, die sich ihm entgegenstellenden Schwierigkeiten zu überwinden.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Bevor ich meine Ansprache halte, möchte ich darauf hinweisen, daß dieselbe nicht übersetzt wird, da sie sämtlichen Delegierten bereits gedruckt vorliegt.

#### ANSPRACHE DES VORSITZENDEN.

Der Vollkongreß der I.T.F. tritt heute zum achten Male seit Kriegsende zusammen und es drängt mich, hier an erster Stelle unsere teuren Verstorbenen zu ehren. Seit unserer letzten Tagung in London sind viele uns mehr oder weniger bekannte Kameraden von uns gegangen nach jenen unbekanntenen Regionen, von wo keiner mehr zurückkehrt. Ich möchte von ihnen nur einige wenige, mit denen unsere Internationale in ständiger Fühlung war, namentlich aufführen. Zuerst eine weltbekannte Persönlichkeit, Albert Thomas, Direktor des Internationalen Arbeitsamtes in Genf. Er war kein Transportarbeiter im eigentlichen Sinne des Wortes, doch lange vor dem Weltkriege spielte er in der französischen Eisenbahnerbewegung eine bedeutende Rolle. Als erster war er dazu berufen, die schwierige und verantwortungsvolle Leitung des I.A.A. zu übernehmen, und in dieser Stellung hat er sich durch seine starke Persönlichkeit und Willenskraft, seine unverwüsthliche Energie und seine hohe Geistesgabe in allen Ländern große Achtung erworben. Unter unseren Toten sehen wir Giovanni Tamó, ein wackerer Kämpfer und Streiter für die schweizerische Eisenbahnerorganisation, den wir aus der Zeit unserer Eisenbahnerkonferenz von Bellinzona, wo er sich durch seine Aktivität und Güte besonders auszeichnete, noch recht gut in Erinnerung haben; Harry Gosling, der teilnahm an der historischen Sitzung vom Jahre 1919 in Amsterdam, der erste Schritt zur Wiederaufrichtung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, ein Mann,

der sein ganzes Leben in den Dienst der Arbeiterklasse gestellt, eine geniale Persönlichkeit, die immer wieder geholfen hat, Schwierigkeiten und Differenzen in unseren eigenen Reihen aus der Welt zu schaffen; Eduard Guérard, der dem ersten internationalen Eisenbahnerkongreß von 1893 in Zürich beiwohnte und der sich darnach stets eifrig in der internationalen Transportarbeiterbewegung betätigte, so auch als Vorsitzender der Delegiertenkonferenz von Eisenbahnerverbänden, welche die I. T. F. zum 22. September 1900 nach Paris einberufen hatte; Michael C. Lyngsie, Vorsitzender des dänischen Transportarbeiterverbandes, unter dessen Führung der Verband von 14.000 auf 89.000 Mitglieder anwuchs, und der auch in der dänischen Genossenschaftsbewegung an erster Stelle stand; Edmond Vignaud, einer der bekanntesten Führer der Hafendarbeiter in Europa, ein wahrhaft mutiger Streiter in jedem Lohn- und Arbeitskampf, stellvertretendes Mitglied des Generalrats der I. T. F., und schließlich Alex. Brandt, Sekretär der Internationale der Schiffsoffiziere, der kämpfte für die Vereinigung aller organisierten Schiffsleute in dem großen internationalen Kampfe gegen die Magnaten aller Schifffahrtszweige.

Indem ich Euch zu diesem Kongresse herzlich willkommen heiße, bedaure ich zugleich, daß die Lebenslage der Arbeiter auf der ganzen Welt, einschließlich der Transportarbeiter aller Gruppen, sich zusehends verschlechtert hat. Die Tendenzen, die sich schon während unseres letzten Kongresses vom Jahre 1930 zeigten, haben sich durchgesetzt, sind ein Dauerzustand geworden. Die Regierungen aller Länder haben, jeglicher volkswirtschaftlichen Einsicht bar, statt die verschiedenen Industriestaaten zu einer einträchtigen Zusammenarbeit auf dem Wirtschaftsgebiete zu bringen, vorgezogen, zu paktieren mit denjenigen, die durch ökonomischen Nationalismus versuchen, ihren Hurrah-Patriotismus zu verstärken. Diese Tendenz führte zu einer zunehmenden Verschlechterung der Lebenshaltung der Arbeiterschaft; wir sind daher immer weniger in der Lage, uns die Waren anzuschaffen, die heutzutage so reichlich und mit so wenig Kosten an menschlicher Arbeitskraft produziert werden können. Infolge der wachsenden Verzweiflung, die sich der Völker aller Länder bemächtigt hat, haben Kriege und Kriegsgefahr — es sei nur auf den Kampf im Fernen Osten hingewiesen — seit unserem letzten Kongresse bedenklich zugenommen. Die auf den Arbeitern ruhende Last wird dadurch geradezu unerträglich, ihre Kaufkraft schwindet mehr und mehr.

Zahllose Zollschränken, die wir abgeschafft wissen wollen, sind aufgerichtet worden. Großbritannien, der einstmalige Altar des Freihandels-Gottes, hat sich dazu

herbeigelassen, mitzuwirken bei dem unsinnigen Beginnen, die Volkswohlfahrt durch Eindämmung des freien Güteraustausches zu heben. Jede Einschränkung von Handel und Verkehr international bringt den Arbeitern der Transport- und Verkehrsbetriebe Schaden; die Wirkung solcher Maßnahmen sehen wir heute in der großen Zahl beschäftigungsloser Seeleute, Hafen- und anderer Transportarbeiter in den verschiedenen Ländern. Es waren wohl seit Beginn des Zeitalters der Industrie noch nie so viele Schiffe aufgelegt, als gerade in unserer heutigen Zeit. Ist dies nicht ein gewisses Anzeichen für den wirtschaftlichen Niedergang auf der ganzen Welt? Der Generalrat der I. T. F. hat nach dem Londoner Kongresse auf Grund einer Resolution des Stockholmer Kongresses beschlossen, eine Abordnung der I. T. F. nach dem Fernen Osten zu entsenden. Dieselbe sollte aus dem Genossen Fimmen und mir bestehen. Zu meinem Bedauern konnte ich aber den Generalsekretär nicht begleiten, da wichtige Ereignisse in Großbritannien es mir unmöglich machten, Europa zu verlassen. Der Generalsekretär konnte indessen den Reiseplan nur teilweise ausführen; der Zutritt nach Indien, einem Land von besonderer Bedeutung für das Studium der Weltdepression, blieb ihm versagt. Und durch die allgemeinen Wirren im Fernen Osten, besonders in Nordchina, wurden ihm naturgemäß bei seinen Nachforschungen große Hindernisse in den Weg gelegt. Doch die Tatsache, daß diese Orientreise überhaupt unternommen wurde, sollte schon unsere asiatischen Kameraden überzeugen von unserer großen Sympathie zu ihnen und dem aufrichtigen Wunsche, aus unserer Organisation eine Internationale zu machen, in der tatsächlich Raum für die Transportarbeiter auf der ganzen Welt ist.

Besonders freut es mich, daß es dem Genossen Fimmen möglich war, mit unseren kanadischen Kameraden Beziehungen anzuknüpfen. Der Abstand zwischen den Ländern ist ein Hauptfaktor bei der Aufbauarbeit, die nötig ist zur Schaffung eines einheitlichen internationalen Organismus, und ich bin der festen Ueberzeugung, daß unsere Kameraden in Kanada, und, wie ich hoffe, auch diejenigen in den Vereinigten Staaten, eine wichtige Rolle in der Entwicklung unserer internationalen Gewerkschaftsbewegung spielen werden. Es erfüllt mich mit großer Freude, daß Fimmen in der Lage war, in Versammlungen unserer Mitgliedsverbände auf der westlichen Erdhälfte selbst das Wort zu ergreifen. Südamerika ist von der Weltwirtschaftskrise natürlich auch erfaßt worden; ich bin dessen sicher, daß jene, an Naturerzeugnissen reiche Länder schließlich ein gut Teil zur Verstärkung der I. T. F. beitragen werden. Die Unterstützung und Sympathie, die sie uns bisher haben angedeihen lassen, berechtigen uns,

soweit Latein-Amerika in Frage kommt, zu den besten Erwartungen.

Eine große Frage hätte schon längst in allen Ländern geregelt werden müssen: die Frage der allgemeinen Verkürzung der Arbeitszeit, ganz gleich, ob pro Tag oder pro Woche berechnet. Gewerbe und Industrie erfordern heutzutage keine derartig lange Arbeitsdauer mehr, wie sie durchweg üblich ist. Wissenschaftliche Betriebsführung in fast jedem Industriezweige, die Einführung von Maschinen in stets größerem Maße und neue Methoden der Krafterzeugung ermöglichen mehr und mehr die Ausschaltung Werkstätiger aus dem Arbeitsprozeß. Doch selbst wenn alle anderen Probleme: die nationale und internationale Hochfinanz, die Abschaffung der Zollgrenzen, ja sogar die Abschaffung unserer heutigen kapitalistischen Gesellschaftsordnung überhaupt, gelöst wären, verbliebe noch das Problem der Weltarbeitslosigkeit, wenn nicht die Zahl der Arbeitskräfte den Erfordernissen der Industrie angepaßt wird.

Nach meiner Auffassung gäbe es, wenn man jeden Menschen mit allem, was er zum Leben benötigt, reichlich versehen würde, in diesem 20. Jahrhundert noch eine Anzahl Männer und Frauen, die keine Beschäftigung finden könnten, solange nicht eine weitgehende Verkürzung der Arbeitszeit durchgeführt wird.

Der Internationale Gewerkschaftsbund hat eine Kampagne für die 40-stündige Arbeitswoche eingeleitet. Obwohl meines Erachtens eine derartige Maßnahme nicht einschneidend genug wäre, hoffe ich, daß die I. T. F. einen vom internationalen Gesichtspunkte aus so wichtigen Beschluß mit allen Kräften unterstützen wird. Ich weiß, daß das Problem der Arbeitszeit nicht von einem Lande allein, es sei denn, daß es absolut unabhängig von andern ist, gelöst werden kann; es wird überall die Befürchtung bestehen, daß die Arbeiter eines Landes gegen diejenigen eines andern ausgespielt werden. Es handelt sich daher hauptsächlich um eine internationale Frage. Ich halte es für zwecklos, mich hier über die Washingtoner Konvention über den Achtsturentag zu verbreiten. Ihre Durchführung würde keine nennenswerte Einschränkung der Erwerbslosigkeit bedeuten. Sie ist nicht mehr zeitgemäß. Würde es uns heute gelingen, international die Einführung der 40-Stundenwoche zu erwirken, so müßten wir nach meiner Auffassung unverzüglich die Forderung auf eine 36-Stundenwoche erheben. Solange aber Regierungen und Völker glauben, miteinander konkurrieren zu müssen, können schwerlich Fortschritte gemacht werden. Die I. T. F. ist es, welche den Weg bahnen muß, der führt zum wirklichen Internationalismus, eine Geistesrichtung, ohne die nur wenig erzielt werden kann. Ohne uns zu rühmen,



können wir behaupten, daß die I.T.F. an Stärke und Einfluß alle übrigen internationalen Berufssekretariate übertrifft.

Der internationale Gedanke faßt, wie ich schon so oft bemerkt habe, nur langsam Fuß; soweit es aber möglich ist, ihn anzufachen und zu pflegen, darf von der I.T.F. gesagt werden, daß ihr dabei ein hübscher Erfolg beschieden war.

Ich glaube, daß unmittelbar vor uns noch viel schwierigere Zeiten liegen, als wir bereits durchgemacht haben. Die in einem Lande bestehenden Auffassungen, weichen notwendigerweise wegen der nationalen Besonderheiten stark ab von denen in einem andern Land; bleibt aber der internationale Geist lebendig und lassen wir uns von ihm leiten bei der Verfolgung unseres Endzieles: die Welt für die Arbeiter, Friede und Eintracht unter allen Völkern der Welt, dann hoffe und vertraue ich mehr denn je darauf, daß wir glücklich über alle uns im Wege stehenden Schwierigkeiten hinwegkommen werden.

Als letztes Rettungsmittel nimmt der Kapitalismus seine Zuflucht zum Faschismus und in vielen Ländern Europas vollzieht sich dieser Prozeß mit steigender Geschwindigkeit. Sich wie eine fürchterliche Krankheit vom Süden, dem Westen zu sich ausbreitend, drosselt der Faschismus die Arbeiter in brutalster Weise, erstickt und ertötet er in ihnen jede geistige Regsamkeit. Damit sich die Völker um seine Fahnen scharen, treibt er eine nationalistische Politik, welche die schlimmsten Auswüchse zeitigt. Unsere deutschen Kameraden leben unter den beständigen Drohungen dieses geschworenen Feindes. Bis zum jetzigen Moment ist es ihnen gelungen, sich ihre Freiheit und Stärke zu bewahren. Sie verdienen die Sympathie jedes Arbeiters in der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Denn wenn der Faschismus in Deutschland die Oberhand gewinnt, werden neue, schwierige Probleme auftauchen. Es ist unser aller Wunsch, daß den deutschen Kameraden der selbe Erfolg zuteil werde, den unsere österreichischen Kameraden durch Zurückdrängung dieses großen Feindes verbuchen konnten. Sieg des Faschismus bedeutet Einschränkung, wenn nicht Aufhebung des Koalitionsrechtes, Verbot der von den Gewerkschaften einberufenen Versammlungen und schließlich Verbot der Gewerkschaften überhaupt. Wir haben hier eine fürchterliche Gefahr vor Augen, und alle Genossen in denjenigen Ländern, wo man sich noch nicht in dieser Gefahr befindet, müssen ihre ganze Kraft aufbieten, um den weniger glücklichen Kameraden dort, wo sich der Faschismus mit aller Gewalt austobt, zu helfen. Der Faschismus in seinen verschiedenen Formen vermag

uns in unserem Streben und unserem Fortschritt vielleicht aufzuhalten, nie wird er uns aber endgültig besiegen können. Die Kräfte der Evolution sind auf unserer Seite und sie versprechen uns den Endsieg.

Als ich meine Eröffnungsrede verfaßte, hatten die Wahlen in Deutschland noch nicht stattgefunden, das Wahlergebnis war also noch nicht bekannt. Ich möchte mich dazu noch äußern und meiner Freude darüber Ausdruck geben, daß es den deutschen Gewerkschaften und den deutschen Arbeitern gelungen ist, ihre Front aufrecht zu erhalten, gleichviel, ob mancherorts die Faschisten gewonnen und die sozialistischen Arbeiter verloren haben.

Die Reaktion in allen ihren Formen hat seit Ausarbeitung meiner Rede auch in anderen Ländern frecher als zuvor ihr Haupt erhoben. In Polen wird versucht, die Stimme der Demokratie vollständig zu unterdrücken. In Deutschland wurde die Position der Gegner der Sozialdemokratie durch die kürzlichen Wahlen verstärkt und in Finnland greift man zu allen möglichen Gewaltmitteln, um die Reihen der organisierten Arbeiter zu schwächen. Alle diese Versuche zur Versklavung der Arbeiterschaft muß die I. T. F. aufs energischste bekämpfen.

**W. Schevenels** (Internationaler Gewerkschaftsbund):  
Werte Kameraden! Es ist mir eine angenehme Pflicht, Ihnen im Namen des Internationalen Gewerkschaftsbundes und aller ihm angeschlossenen gewerkschaftlichen Landeszentralen und Berufsorganisationen Grüße der Brüderlichkeit und Solidarität zu überbringen. Wir schätzen uns besonders glücklich, den Verhandlungen Ihres Kongresses beizuwohnen, weil wir gerade jetzt feststellen, daß die Probleme und Fragen, die wir zu behandeln haben, national und international die gewerkschaftlichen Landeszentralen und die internationalen Berufssekretariate angehen, welche das organisierte Proletariat umfassen. Die Lösung der großen Probleme, vor die sich in der gegenwärtigen Zeit das gesamte Weltproletariat gestellt sieht, wird für die Arbeiterklasse in allen Ländern stets dringender. Es ist eine gewaltige Aufgabe, welche die Arbeiterführer heutzutage zu erfüllen haben, nämlich die Sicherung der Existenz der Arbeiter auch für die Zukunft. Wir stellen fest, daß zu denjenigen Organisationen, an welche die Gewerkschaftsinternationale appellieren muß, Ihre Internationale der Transportarbeiter gehört.

Die beiden größten Probleme, von deren Lösung die Existenz der Arbeiterbewegung und damit des Internationalen Gewerkschaftsbundes abhängt, sind an erster Stelle die Bekämpfung der Wirtschaftskrise und der Arbeitslosigkeit mit allen ihren Folgen, und danach das große allgemeine, politische und internationale Problem: der Kampf gegen die Kriegsgefahr und den Faschismus. Bei

der Lösung dieser beiden großen Probleme ist es gerade die Transportarbeiter-Internationale, welche die Hauptrolle zu spielen haben wird.

Ich könnte aber noch einen zweiten Grund anführen, weshalb wir der Transportarbeiter-Internationale, ihrer Tätigkeit und ihrer Aktion so viel Interesse entgegenbringen: sie ist dasjenige internationale Berufssekretariat, das bei der Verbreitung des internationalen Gedankens, des Solidaritätsgeistes bisher den größten Erfolg erzielt hat. Sie hat es verstanden, die Organisationen, aus denen sie sich zusammensetzt, und deren Eigenart sich zunutze zu machen, sie hat ihre gewerkschaftliche Propaganda in die entferntesten Länder und Erdteile hineingetragen und es freut mich, ihr an dieser Stelle unsere Genugtuung und Anerkennung auszusprechen darüber, was sie auf diesem Gebiete geleistet hat; alle internationalen Organisationen müssen ihr dafür dankbar sein.

Im Kampf gegen Krieg und Reaktion, für Abrüstung, im Kampfe gegen den Faschismus insbesondere stehen uns die Vertreter der Internationale der Transportarbeiter zur Seite. In wenigen Tagen haben wir eine weitere Sitzung des Aktionskomitees gegen den Krieg, das sich seit einiger Zeit bemüht, die Kampfmittel gegen Krieg und Kriegsgefahr ausfindig zu machen und zu erproben. Dieses Komitee ist nach der Berner Ausschusssitzung des Internationalen Gewerkschaftsbundes wieder ins Leben gerufen worden und von den vertretenen fünf größten internationalen Berufssekretariaten zeichnet sich vornehmlich die Internationale Transportarbeiter-Föderation aus; sie hat bei der Suche nach diesen Kampfmitteln ihr Gutachten abzugeben, dem alle Sitzungen und Konferenzen, die sich mit diesem Problem zu befassen haben, Rechnung tragen müssen.

In seiner Eröffnungsrede hat der Präsident eine Anspielung auf eines der genannten Probleme, nämlich den Kampf gegen die Wirtschaftskrise und Arbeitslosigkeit gemacht, als er von der Verkürzung der Arbeitszeit sprach. Diese Frage nimmt in unserem Kampfe um die Erhaltung der Kaufkraft und die Erhaltung der Löhne einen wichtigen Platz ein. Ich möchte mich nicht in Ihre Verhandlungen einmischen, aber es seien mir hierzu doch einige Bemerkungen gestattet. Mit der heute stets dringender erhobenen Forderung auf Verkürzung der Arbeitszeit soll nicht nur den Anforderungen der Gegenwart, das heißt einer besseren Verteilung der Arbeitsmöglichkeiten, entsprochen werden, sondern auch der zukünftigen Entwicklung zum Beispiel der Technik, die eine viel stärkere Arbeitszeitverkürzung erlaubt als bisher. Es ist richtig, daß in unserem Programme neben der internationalen, einheitlichen Regelung der Arbeitsbedingungen, auch die

48-Stundenwoche erwähnt ist, eine Forderung, die in der Washingtoner Konvention festgelegt wurde. Nun kam der Stockholmer Kongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes, der die Forderung auf eine 44-stündige Arbeitswoche aufstellte. Unter dem Druck der Verhältnisse, angesichts der sich mehr und mehr verschärfenden Weltkrise, sind wir veranlaßt worden, ein Jahr später in Madrid die Forderung auf die 5-Tage-Woche, also die 40-Stundenwoche, zu erheben. Ich möchte aber betonen, daß wir noch weit von der Verwirklichung dieser Forderung entfernt sind. Wir wollen jedoch in allen unseren Handlungen so nahe wie möglich an deren Verwirklichung herangehen; wir wollen praktische Männer sein und bleiben. Die Forderung auf eine 36-Stundenwoche dürfte meines Erachtens die Durchführung der 48-Stundenwoche verhindern. Ich befürchte sogar, daß die Forderung auf Einführung der 36-Stundenwoche unsere Aktion für die 40-Stundenwoche schwächen könnte. Bedenken wir doch, daß leider nicht einmal die 48-Stundenwoche international eingeführt ist. Man kann sich natürlich Verhältnisse vorstellen, unter denen die Forderung auf eine 36-stündige Wochenarbeitszeit Aussicht auf Erfolg hat. Es müssen in den betreffenden Ländern die nötigen psychologischen Voraussetzungen, abgesehen von der technischen Entwicklung, die eine solche Arbeitszeitverkürzung möglich macht, gegeben sein. Die Arbeiterbewegung in Europa, in Amerika, im englischen Weltreich und so fort muß verständlich machen können, weshalb die Einführung eines bestimmten wirtschaftlichen Regimes nach einem besonders ausgearbeiteten Plane verlangt wird, denn nur dann dürfen wir damit rechnen, daß die neuen Forderungen auf dem Gebiete der Arbeitszeit auch durchführbar sind.

Es ist aber nicht recht, zu behaupten, die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens habe für uns kein Interesse mehr. Es gibt eine große Zahl Länder, darunter Frankreich, England und Deutschland, wo die Ratifizierung dieses Abkommens von größter Wichtigkeit ist, wo sie die Grundlage bilden würde zur Vereinheitlichung des Arbeiterschutzes. Im Grunde bin ich mit dem Genossen Cramp darin einverstanden, daß das Washingtoner Abkommen überholt ist, aber gerade diejenigen Länder, deren Verhältnisse eine Ratifizierung unmöglich machen, ich denke da vor allem an Polen und die Randstaaten sowie an die Balkanstaaten, stellen für uns eine große Gefahr in unserem Kampfe für die Arbeitszeitverkürzung dar. Wenn einmal das Abkommen auch von den noch abseits stehenden Ländern ratifiziert worden ist, werden wir in wenigen Jahren auch die 40-Stundenwoche verwirklicht sehen. Ich glaube, daß wir auf diesem Gebiete, jeder einzelne unter uns, jede Landesorganisation und

jedes internationale Berufssekretariat noch große Anstrengungen werden machen müssen, wenn wir internationalen Erfolg erzielen wollen. Nach meiner Auffassung sollten wir den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung tragen und erst für das näherliegende Ziel kämpfen, ehe wir uns weitergehende Ziele setzen, an deren Verwirklichung vorläufig nicht zu denken ist. Ich hoffe, daß dieser Transportarbeiter-Kongreß bei seinen Verhandlungen diese internationalen Schwierigkeiten ins Auge fassen wird und bitte Sie, entschuldigen zu wollen, wenn ich hier über den Zweck meiner Aussprache hinausgegangen bin; wie gesagt, ich möchte mich hier nicht in Ihre Angelegenheiten einmischen, es war mir aber ein Bedürfnis, auf die Ausführungen des Genossen Cramp in seiner Eröffnungsansprache betreffend die Arbeitszeit diese Bemerkungen zu machen.

Ich hoffe, daß Ihre Verhandlungen einen recht erfolgreichen Verlauf haben mögen, und ich werde sie mit größtem Interesse verfolgen. Auf Ihrer Tagesordnung stehen wichtige Punkte, wie systematische Organisation des finanziellen Unterstützungswesens und der internationalen Sympathiebewegungen, wir sehen hier Verbindungen mit wichtigen Organisationen in Ländern, die sich bisher abseits unserer Gewerkschaftsinternationale hielten; es wird sogar erwogen, das I. T. F.-Sekretariat durch Errichtung einer Zweigstelle in Südamerika auszubreiten, und viele andere interessante Fragen sollen von Ihrer Tagung behandelt werden. Sicherlich werden wir aus Ihren Beratungen und Erfahrungen Nutzen ziehen können und daher wünsche ich, daß Ihr internationales Berufssekretariat auch weiterhin seinen Aufstieg nehme, daß seine Schlagkraft noch mehr verstärkt werde und daß Ihre Arbeit auf diesem Kongresse in größtmöglichem Maße beitragen möge zu den künftigen Erfolgen Ihrer Internationale.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Der Genosse Schevenels ist ein besserer Christ als ich. Er glaubt an die Auferstehung der Toten. (*Heiterkeit.*) Der nächste Redner ist

**Fr. Müntner** (Internationale Föderation des Personals in öffentlichen Diensten und Betrieben): Kollegen, Genossen und Freunde! Ich bin beauftragt worden, im Namen des Vorstandes der Internationale der öffentlichen Betriebe Euch die herzlichsten Grüße und Glückwünsche zu übermitteln. Wir haben aus der Tagesordnung, die hier zu behandeln ist, ersehen, daß außerordentlich interessante und für die Arbeiterschaft außerordentlich wichtige Gebiete bearbeitet werden sollen. Nach unserer Auffassung steht im Mittelpunkt des Weltgeschehens der Gegenwart und Zukunft der arbeitende Mensch. Alle in den öffent-

lichen Betrieben Beschäftigten sind der Meinung, daß es kaum einen wichtigeren Nutzfaktor als den Verkehr gibt, der die Oeffentlichkeit im gleichen Maße berührt, wie die Beschaffung von Brot und Wohnung. Aus diesem Grunde haben es unsere beiden Internationalen stets für ihre Aufgabe gehalten, in aller Freundschaft miteinander zu verkehren, ihre Ideen und schließlich ihre Erfahrungen und Resultate miteinander auszutauschen. Wir haben in den verschiedensten Ländern gemeinsame Organisationsgebiete, die für die Zukunft darauf hinweisen, daß, was zum Teil jetzt in manchen Ländern national geschieht, auch international geschehen wird.

Ich möchte schließen, denn nichts ist schwerer zu ertragen, als eine lange Reihe von Begrüßungsreden. Deshalb will ich es kurz machen. Ich wünsche Eurer Tagung besten Erfolg.

**J. H. Bennet** (Landesverband der Seeleute, England): Vorsitzender und Genossen! Im Namen des englischen Seemannsverbandes haben mein Kollege Breckenridge und ich diesem wichtigen, die organisierten Transportarbeiter der ganzen Welt vertretenden Kongresse brüderliche Grüße und die besten Wünsche für einen erfolgreichen Verlauf seiner Beratungen zu überbringen.

Ich werde nach all den Reden, die Sie heute Vormittag anhören mußten, versuchen, mich so kurz wie möglich zu fassen. Ich kann nicht annehmen, daß mir diese ehrenvolle Aufgabe zuteil wurde wegen meiner rednerischen Fähigkeiten. Dies habe ich wohl als eine Art Belohnung für langjährige Dienste, die ich dem Verband geleistet habe, zu betrachten. Sie werden mir darin zustimmen, nachdem ich Ihnen ein Muster meiner Redekunst zum besten gegeben habe und ich Ihnen sage, daß ich der zweitälteste Angestellte meines Verbandes bin, was das Dienstalter anbelangt. Es bedarf aber keiner großen Redekunst, um Ihnen unsere Botschaft zu überbringen und Sie von der Aufrichtigkeit unserer Grüße zu überzeugen. Die Seeleute auf der ganzen Welt sind keine Schwätzer, sie sind Arbeiter, und von Natur bescheiden und verlegen. (*Heiterkeit.*)

Von vornherein möchte ich bemerken, daß wir in der internationalen Bewegung keine Fremden sind; wir wissen den Wert dieser Bewegung zu schätzen und obgleich wir im jetzigen Moment Ihrer bedeutenden Organisation nicht angeschlossen sind, können wir uns wenigstens darauf berufen, daß der Seemannsverband Großbritanniens einer der ersten Verbände war, der mitwirkte bei der Schaffung dieser großen, mächtigen Föderation. Ich glaube, daß Ihr erster Sekretär der verstorbene Genosse Tom Chambers war, der bis zu seinem Tode als Hauptkassierer unserer Organisation fungierte. Er war auf dem Gründungskongress der I. T. F., welcher 1898 in Kopenhagen stattfand.

Es freut mich, hier den Kollegen Lindley zu sehen, der viele Jahre lang Mitglied unseres Verbandes war und weiß, welche harte Kämpfe wir in der Vergangenheit zu führen hatten. In diesem Zusammenhange muß ich auch an meinen Vater denken, der damals ein Funktionär des englischen Seemannsverbandes war und 1902, also vor 30 Jahren, einer Internationalen Konferenz in London beiwohnte. Ich erinnere mich noch ganz gut, wie er bei seiner Rückkehr von Lindley (Schweden), Marx (Frankreich), Müller (Deutschland) und manchen anderen sprach. Diesen Kameraden und denjenigen, die nach ihnen kamen, besonders aber denen, welche das Schiff im Sturme 1914/18 flott hielten, als regelmäßige Verbindungen mit den Hauptländern unmöglich waren, gebührt unser aller Dank. Wir, welche heute aus der I. T. F. Nutzen ziehen, dürfen diese Vorkämpfer nicht vergessen. Sie mögen nicht in der Lage gewesen sein, große Taten zu vollbringen; wir müssen aber bedenken, daß sie Pioniere unserer großen Transportarbeiterbewegung waren und wir müssen ihr Andenken in Ehren halten.

Ich möchte hier, und ich bin dessen sicher, daß Sie es auch nicht von uns erwarten, nicht in Einzelheiten darüber eingehen, weshalb wir der I. T. F. noch nicht angeschlossen sind. Es möge genügen festzustellen, daß wir die Notwendigkeit dazu einsehen und den Wert einer Organisation wie die I. T. F. zu schätzen wissen. Wir anerkennen die große Arbeit, die sie verrichtet. Wir Seeleute haben einen internationalen Beruf, mehr als jede andere, der I. T. F. angeschlossene Berufsgruppe können wir von uns behaupten, daß wir die Verhältnisse in anderen Ländern kennen. Wir reisen durch die ganze Welt. Wir segeln von Land zu Land. Wir kennen die Zustände jedes Landes, wir kennen die Lage unserer Berufsgenossen überall, wir wissen, was sie wollen und wir wissen, was wir wollen. Und solche Beziehungen erwecken ohne weiteres ein Gefühl internationaler Zusammengehörigkeit, internationaler Solidarität.

Wenn wir unser Ziel erreichen wollen, müssen wir vor allem die vorhandenen Differenzen aus der Welt schaffen. Rassenunterschiede darf man unter uns nicht kennen und wir können unsere Aufgabe nur erfüllen und nur dann hoffen, daß die langersehnte internationale Einheit zustande gebracht wird, wenn wir alle derartigen Gefühle unterdrücken.

Unsere Aufgabe ist, die Arbeiter der sogenannten farbigen Rasse zu organisieren und sie durch ihre eigenen Verbände zu erziehen und aufzuklären. Dies gilt ganz besonders für die Seeleute.

Ich will hier nicht zu weit ausholen und es ist gewiß nicht meine Absicht, Sie auf Ihre Pflichten aufmerksam zu machen. Ich hoffe, daß unsere Kameraden im Osten

dem an sie gerichteten Appell, sich international anzuschließen, bald Folge leisten werden, und bis dahin sind wir vielleicht auch unter Ihnen und werden wir das Recht haben, unserer Meinung dahin Ausdruck zu geben, was Sie tun oder nicht tun sollten. Dann werden wir zusammenarbeiten können zum Besten aller derjenigen, die, ganz gleich, welcher Rasse und Farbe sie angehören, zur See fahren. Und wenn einmal jene Zeit gekommen sein wird, dann hoffe ich, daß ich als Delegierter meines Verbandes unter Ihnen sein darf.

Was unser Verhältnis zur I. T. F. betrifft, so möchte ich an dieser Stelle offen und frei erklären, daß mein Kollege und ich den Anschluß unserer Organisation an Ihre Internationale warm befürworten. Sie müssen aber bedenken, daß wir eine demokratische Organisation sind und es kann unter uns Mitglieder geben, die unserer Ansicht nicht beipflichten, sie müssen darüber befragt werden. Hoffentlich wird es uns nach unserer Rückkehr gelingen, sie davon zu überzeugen, daß ihr Platz innerhalb der Föderation und nicht außerhalb derselben ist. Ich persönlich glaube, daß uns dies gelingen wird.

Ich habe davon gehört und gelesen, was die I. T. F. bestrebt ist, für die Seeleute zu tun. Sie kämpft für den Achtstundentag und die 48-Stundenwoche, für ausreichende Bemanningsskala, Abschaffung der schlechten Verhältnisse, unter denen die Seeleute vom Osten zu leben gezwungen sind und deren Ausbeutung durch die Reeder und Heuerbaasen, die ihnen für die Besorgung von Brot und Arbeit wesentliche Bestandteile der Heuer abnehmen. Ich hoffe, daß diejenigen Kollegen hier, welche die Kapitäne und Offiziere vertreten, sich nicht getroffen fühlen, wenn ich noch darauf hinweise, daß der Reeder nicht die einzige Person ist, die aus der Beschäftigung billiger asiatischer Arbeitskräfte Nutzen zieht, denn wir haben Beweise dafür, daß auch Offiziere unter dem Maschinenpersonal sich bei der Anmusterung von Seeleuten finanzielle Vorteile verschafft haben. Ich befürchte, daß solche Bräuche solange bestehen bleiben werden, bis wir die asiatischen und übrigen farbigen Seeleute soweit gebracht haben, daß sie ihre Verantwortung und Pflichten gegenüber ihren weißen Kameraden erkennen. In diesem Zusammenhange sei mir noch gestattet, anzuregen, daß gemeinsam mit dem Internationalen Achtstundentag auch die Forderung auf eine internationale Vereinheitlichung der Löhne erhoben werde.

Sie alle wissen, daß der Achtstundentag im Jahre 1920 auf einer maritimen Konferenz des Internationalen Arbeitsamtes in Genua diskutiert wurde. Zu dieser Konferenz war außer mir auch mein Freund Henson delegiert und er wird mir darin zustimmen, wenn ich sage, daß wir beste



Aussicht hatten, für das Deck- und Maschinenpersonal den Achtstundentag zu erlangen und wahrscheinlich wäre er uns auch zugestanden worden, hätten wir in einen längeren Arbeitstag für das Verpflegungs- und Bedienungspersonal eingewilligt.

Der englische Seemannsverband hat seit seiner Gründung viele Stürme mitgemacht. Aus allen Ecken und Enden regnete es Angriffe, besonders von Seiten der kommunistischen Bewegung. Manche Angriffe mögen wohl berechtigt gewesen sein. Wir nehmen nicht für uns in Anspruch, die einzige weise Körperschaft in der Schöpfung zu sein und daher haben wir auch begangene Fehler eingestanden und versucht, sie wieder gutzumachen. Ich verweise nur auf unsern Wiedereintritt in den englischen Gewerkschaftsbund und die Wahl unseres Generalsekretärs in den Generalrat des Bundes. Unser heutiger Verband ist eine feste, gut fundierte, nach demokratischen Grundsätzen verwaltete Einrichtung. Wir wissen, daß wir eine ansehnliche Organisation darstellen und ich nehme an, daß unser Ruf und unser Ansehen durch den Beitritt zur I. T. F. ganz bedeutend gesteigert würde.

Herr Präsident und Kollegen! Ein Blick auf Ihre Tagesordnung zeigt, daß Sie eine Unmenge von Arbeit zu bewältigen haben, Arbeit, die gut durchdacht werden muß und viel Zeit in Anspruch nimmt. Ich glaube aber, daß meine Ausführungen hinreichend sind, um Sie von der Aufrichtigkeit unserer Wünsche für einen guten Erfolg Ihrer Beratungen zu überzeugen und wir unsere Botschaft von den Seeleuten Großbritanniens und Irlands in gehöriger Weise überbracht haben.

Schließlich möchte ich Sie noch bitten, über uns zu verfügen, wenn Sie bei der Beratung von Seemannsfragen glauben, daß wir Ihnen irgendwie von Nutzen sein können. Wir wollen Ihnen helfen, und wenn ich Ihnen sage, daß wir beide Schottländer sind, werden Sie verstehen, daß wir auch uns selber helfen und von Ihrer Internationale möglichst viel lernen wollen.

Wir hoffen, daß unsere Anwesenheit hier das Vorzeichen engerer künftiger Beziehungen ist. Wir wünschen der I. T. F. nochmals allen Erfolg. Sie möge mit ihrem großen Werke fortfahren, weiter wachsen und gedeihen, bis der letzte Transportarbeiter auf dieser Welt ein Glied von ihr ist. Mögen alle Transportarbeiter in den verschiedenen Erdteilen, die Sie hier vertreten, aus Ihren Verhandlungen größtmöglichen Nutzen ziehen.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär der I. T. F.): Wir haben als Redner noch vorgemerkt die Vertreter der Internationalen der Lithographen und der Lebensmittelarbeiter, sowie den Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes. Ich bin der Meinung, daß es den drei Vertretern gegenüber nicht an-

ständig wäre, wenn wir sie vor dieser Versammlung, die ermüdet ist, sprechen ließen.

Wir haben gehofft, die Ansprachen könnten heute morgen erledigt werden. Leider waren sie nicht so kurz, wie man es erwartet hat. Ich schlage vor, daß wir die Sitzung jetzt beenden und daß wir den drei Genossen morgen früh die Möglichkeit geben, ihre Ansprache zu halten.

*Der Kongress wird dann auf Montag, den 8. August, vorm. 10 Uhr vertagt.*

*Am Nachmittage des Sonntag findet eine Autorundfahrt der Kongreßteilnehmer durch Prag statt.*

## Zweiter Tag.

Montag, den 8. August 1932.

Vormittagssitzung.

### FORTSETZUNG DER BEGRÜSSUNGSANSPRACHEN.

**J. Roelofs** (Internationaler Lithographenbund): Sehr geehrter Kongreß! Aus Erfahrung weiß ich, daß der Punkt „Begrüßungsansprachen“, den man auf der Tagesordnung jedes Kongresses findet, jeder Kongreßleitung große Sorgen verursacht. Man möchte die freundlichen und herzlichen Worte, die bei dieser Gelegenheit gesprochen werden, nicht gerne missen. Jedoch man weiß, daß sich bei den Begrüßungsreden der Kongreßleitung immer eine gewisse Unruhe bemächtigt und man erwägt, ob man es wohl verantworten könne, von der produktiven Kongreßzeit so viel zur Begrüßung zu verwenden.

Obwohl mir diese Umstände aus Erfahrung nur zu gut bekannt sind und das hastige Leben und Treiben unserer Zeit auch diesem Kongresse seinen Stempel aufdrücken wird, wage ich es als Vertreter der drei graphischen Internationalen, der Buchdrucker, der Lithographen und der Buchbinder, dennoch vom Kongresse etwas mehr Zeit zu erbitten, als für ein paar Solidaritätsphrasen und Glückwünsche nötig wäre.

Es ist kein bloßer Zufall, daß die graphischen Organisationen, als auf den Tagungen des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Stockholm und Bern darüber diskutiert wurde, wie die internationale Gewerkschaftsbewegung mit Rücksicht auf die wachsende Bedeutung der internationalen Berufssekretariate aufgebaut werden soll, für die Anträge der I. T. F. gestimmt haben. Wenn auch Ihr Sekretariat fast  $2\frac{1}{2}$  Millionen Menschen umfaßt und unsere drei Organisationen insgesamt nur etwa 10 Prozent dieser Zahl aufweisen können, bin ich doch durchaus berechtigt, darauf hinzuweisen, — und dagegen erwarte ich auch keinen Widerspruch —, daß es nicht ausschließlich die Zahl der Arbeiter ist, die die Kraft und Bedeutung der Organisation einer bestimmten Arbeitergruppe ausmacht. In weit größerem Maße findet

diese Kraft ihren Ausdruck in dem Prozentsatz der Organisierten und in dem organisatorischen Aufbau der angeschlossenen Verbände. Und in dieser Hinsicht haben die Arbeiter der graphischen Gewerbe überall und immer in den vordersten Reihen gestanden, gehören ihre Organisationen überall zu den ältesten und besten und ist auf der ganzen Welt das organisierte Auftreten der Graphiker fast zu einer Tradition geworden. In ihrem eigenen Gewerbe haben jene Verbände etwas zu bedeuten.

Nicht nur national, auch international kehrt diese Erscheinung wieder. Die graphischen Arbeiter haben auch in internationaler Hinsicht etwas aus ihren Verbänden gemacht. Ihre internationale Organisation ist dem „Auskunftsbüro“, der inhaltslosen Solidaritätsphrase entwachsen; sie ist auf dem besten Wege, ein lebendiger Bestandteil der nationalen Politik jedes Verbandes zu werden und den gewerkschaftlichen Tageskampf sehr wesentlich zu beeinflussen.

In dem selben Maße wie die internationale Aktion einflußreicher und stärker wird, wächst auch die Einsicht, daß es notwendig sein wird, dafür die organisatorischen Formen zu finden, die den Anforderungen unserer Zeit entsprechen. Es braucht uns aber nicht zu beunruhigen, daß auf Grund des Abstimmungsergebnisses der Berner Tagung des I. G. B. diese Angelegenheit vorläufig ruht. „Die Gedanken marschieren“, sagt der Franzose und dieses Wort gilt auch im vorliegenden Falle. Wir dürfen der Entwicklung der Dinge ruhig entgegensehen. Ich bin durchdrungen davon, daß langsam, aber sicher die Erkenntnis sich Bahn brechen wird, daß in einer kapitalistischen Welt, die sich auf die Dauer immer mehr international orientiert, auch wenn im gegenwärtigen Augenblick ein Rückfall eingetreten zu sein scheint, die Organisation der Arbeiter diese Entwicklung mitmachen, gleichen Schritt mit ihr halten muß. Ich spreche hier nicht einmal von den weiteren Perspektiven der vom Vorstand der I. T. F. beim I. G. B. verfochtenen Anträge; nach meiner festen Ueberzeugung müssen wir auf die Dauer von selbst auf sie kommen.

Als Sekretär der Lithographen-Internationale muß ich hier noch eine Dankspflicht erfüllen. Als der I. G. B. von Amsterdam nach Berlin verlegt wurde, blieben jene Sekretariate, deren Sitz Amsterdam ist, mehr oder weniger verwaist zurück. Für uns galt dies jedenfalls ganz bestimmt. Wir hatten uns in die neue Lage hineinzufinden und mußten uns ihr anpassen. Und damals war es gerade der Vorstand der I. T. F., der uns die muster-gültige Organisation Ihres Amsterdamer Büros zur Verfügung gestellt hat. Wir haben von seinem Angebot dankbar Gebrauch gemacht und ich halte nicht zurück

mit der Erklärung, daß die Mithilfe des I.T.F.-Sekretariats bei der Vorbereitung unseres vor kurzem in Stockholm abgehaltenen Kongresses für uns von großem Wert war. Besonders wir als Lithographen-Internationale sprechen hier der I.T.F. Worte herzlichen Dankes aus.

Daß die Entwicklung der Dinge in einer großen Organisation, wie sie die I.T.F. darstellt, den anderen Berufssekretariaten nicht gleichgültig sein kann, bedarf keiner besonderen Betonung.

Ihr Geschäftsbericht und die Uebersicht über Ihre Kassenverhältnisse legen von einer gewissenhaften Verwaltung Zeugnis ab. Die Tagesordnung für Ihren Kongreß und die dazugehörigen, allen Delegierten ausgehändigten Unterlagen zeigen, daß hier wichtige Probleme behandelt werden sollen. Dieselben betreffen einerseits Ihr Gewerbe und den organisatorischen Auf- und Ausbau Ihrer Internationale, anderseits gehen sie aber auch weit darüber hinaus, und die Verhandlungen, die hier geführt werden sollen, sind auch für die andern Berufssekretariaten angeschlossenen Arbeiter von Bedeutung. Wir werden Ihren Debatten mit großem Interesse folgen. Meine besten Wünsche für das Gelingen Ihres Kongresses.

**Al. Büchi** (Internationale Union der Arbeiter und Arbeiterinnen der Lebens- und Genußmittelindustrie): Werte Gäste und Delegierte! Als Mitglied der Exekutive der Internationalen Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter ist mir die ehrenvolle Aufgabe zuteil geworden, Ihnen die herzlichsten Grüße unserer Exekutive und des Vorstandes zu überbringen und Ihnen für den Verlauf Ihres Kongresses besten Erfolg zu wünschen. Die Internationale der Lebensmittelarbeiter hat seit ihrem Bestehen die engsten Beziehungen mit Ihrem Sekretariat in Amsterdam gepflogen und ich darf Sie versichern, daß diese gegenseitigen engen Beziehungen nur zum Vorteil der beiden internationalen Berufssekretariate gewesen sind.

Wir haben die Absicht, diese engen Beziehungen auch weiterhin zu fördern, um den Berufsinternationalen innerhalb des I.G.B. zu ermöglichen, ihre großen und dankbaren Aufgaben im Interesse der Gesamtgewerkschaftsbewegung zu erfüllen. Hoffen wir, daß unsere Berufsverbände in allen Ländern den derzeitigen schweren Anstürmen gewachsen sein mögen. Wir fürchten dabei nicht, daß wir dem Gegner von rechts nicht gewachsen sein werden, und wir wünschen, daß wir auch den Gegnern von links mit aller Entschiedenheit die Stirne zu bieten vermögen.

Sie werden auf Ihrem Kongresse wichtige Fragen zu behandeln haben, Fragen, über die die internationale Union der Lebensmittelarbeiter auch Erfahrungen hat sammeln kön-

nen. Ich behalte mir vor, bei deren Diskussion auch einen kleinen Beitrag zu leisten. Für heute glaube ich, mit meinen Worten das Nötige gesagt zu haben. Ich empfehle nochmals die Entgegennahme unserer besten Glückwünsche für Eure Tagung.

**A. Staal** (Internationales Arbeitsamt): Herr Präsident! Werte Freunde und Genossen! Vor allem möchte ich Ihrem Vorsitzenden Dank sagen für die sympathischen Worte, die er dem Andenken von Albert Thomas gewidmet hat. Besonders aber danke ich für die tiefempfundene Verehrung, die Sie dem Genossen Albert Thomas durch die Aufnahme seines Bildes in die Reihe der verstorbenen Führer der I. T. F. zuteil werden ließen.

Albert Thomas ist tatsächlich auch als Direktor des Internationalen Arbeitsamtes ein Arbeiterführer im besten Sinne des Wortes geblieben. Es wird Sie gewiß interessieren, zu erfahren, daß er noch am letzten Tage seines Lebens für die Eisenbahner tätig war. An jenem verhängnisvollen 7. Mai hatte er nämlich noch eine Besprechung mit dem Sekretär des Internationalen Eisenbahnverbandes über den großen, von ihm ausgearbeiteten Plan zur Förderung der Einführung der automatischen Kuppelung. Ihre Handlungsweise wird in Genf hoch gewertet. Sie ehrt Albert Thomas, sie ehrt auch die I. T. F.

Das Leben läßt uns keine Zeit, lange trauernd am Grabe unserer Verstorbenen stillzustehen. Ein neuer Direktor hat den verwaisten Platz von Albert Thomas eingenommen und die Arbeit wird in Genf mit aller Kraft fortgesetzt. Herr Butler, vielen unter Ihnen persönlich bekannt, hat dieser Tage in einem Schreiben an die I. T. F. und ihre nationalen und internationalen Organisationen erklärt, daß er getreu dem von Albert Thomas vorgezeichneten Weg zu folgen gedenkt. Herr Butler, der zu seinem großen Bedauern verhindert ist, hier persönlich anwesend zu sein, hat mich ausdrücklich beauftragt, Ihrem Kongresse seine besten Wünsche zu überbringen und gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck zu geben, daß auch unter seiner Leitung die Beziehungen zwischen der I. T. F., dem besten der Bataillone der internationalen Arbeiterarmee, und dem Amt immer von freundschaftlichem Geiste und gegenseitigem Vertrauen getragen sein mögen.

Der wirtschaftliche Sturm, der über die ganze Welt hinbraust, läßt auch die Ufer des Genfer Sees nicht unberührt. Als alter Gewerkschafter möchte ich sagen: niemals ist die Sozialgesetzgebung das Schoßkind der herrschenden Klasse gewesen, auch nicht in der Zeit, wo Wohlfahrt und Reichtum in Hülle und Fülle vorhanden waren. Umso weniger wird man sich wundern, wenn unter den heutigen Umständen von gewissen Stellen keine großen Anstrengungen gemacht werden, um die Sozialgesetzgebung zu

fördern. Leider ist auch die Beratung der noch schwebenden seemännischen Fragen, besonders der so wichtigen Frage der Arbeitszeit auf See, aufgeschoben worden. Ich betone, aufgeschoben, nicht aufgehoben.

Daß aber gerade in diesen schweren Zeiten auf der letzten Arbeitskonferenz eine Konvention zugunsten der Docker zustandekommen konnte, ist bestimmt in nicht geringem Maße der faktischen Haltung und klugen Führung der I. T. F.-Vertreter zuzuschreiben. Sie, die I. T. F., müssen nun auch alles aufbieten, damit diese Konvention nicht toter Buchstabe bleibt. Wir in Genf sind dabei Ihre Verbündeten. Wir als Institution haben alle Interesse daran, nicht eine Fabrik von Konventionen zu werden, die nur auf dem Papiere stehen.

Ich wünsche Ihnen im Namen des Internationalen Arbeitsamtes für Ihre Beratungen den besten Erfolg und spreche die Hoffnung aus, daß die I. T. F. trotz Krise und Elend an Kraft und Macht immer wachsen möge, denn wir brauchen in Genf die Unterstützung und Mitarbeit von starken und gut geführten internationalen Gewerkschaftsorganisationen, damit wir das Ziel, das so schön im Friedensvertrag umschrieben ist, in die Wirklichkeit umwandeln können, das heißt, dem Wohle der Arbeiterschaft zu dienen, soziale Gerechtigkeit zu schaffen. In diesem Geiste begrüße ich Ihren Kongreß.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Im Namen des Kongresses danke ich hiermit allen Rednern für die freundlichen Worte der Begrüßung, die sie hier ausgesprochen haben; ich danke auch den tschechischen Genossen, die unsere Gastgeber sind, für den herzlichen Empfang und die zum Ausdruck gebrachten guten Wünsche.

## GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär der I. T. F.): Genossen! Wir haben von folgenden Berufssekretariaten Begrüßungsschreiben erhalten, die ich aber nicht verlesen werde: von den Bauarbeitern, den Malern, Holzarbeitern, Privatangestellten, Bergarbeitern, Fabrikarbeitern und von den Landarbeitern. Ferner traf ein Brief und ein Telegramm ein von der Internationale der Schiffsoffiziere, wonach sie verhindert sind, eine Vertretung zu entsenden. Sie wünschen dem Kongreß besten Erfolg.

Es ging ein Brief ein von der Organisation der Gemeindearbeiter Argentiniens, die dem Kongreß ebenfalls allerbeste Wünsche übermittelt. Schließlich erhielten wir ein Telegramm vom Genossen Guzialek in Gdingen (Polen), das wie folgt lautet: „Seeleute und Hafendarbeiter und Transportarbeiter, organisiert im polnischen Trans-

portarbeiterverband, übersenden Kongreß I. T. F. ihre Grüße und Wünsche und wünschen erfolgreiche Arbeit.“ Dieses Telegramm hat insofern eine besondere Bedeutung, weil die polnische Regierung dem Delegierten des uns angeschlossenen Eisenbahnerverbandes und dem Delegierten unseres Maschinistenverbandes die Ausreise aus Polen verweigert hat, sodaß auf diesem Kongresse beide Organisationen nicht vertreten sind. (Entrüstung) Ich glaube, daß dieser Kongreß sich mit dieser Tatsache noch des näheren befassen wird. Das wenigste, was er zu tun hat, ist, daß er zu dieser Haltung der polnischen Regierung sehr kräftig und sehr deutlich Stellung nimmt. Der Vorstand wird dem Kongreß noch eine diesbezügliche Resolution unterbreiten.

Ich habe noch einige Mitteilungen zu machen. Der Genosse Mogi, der als Vertreter der japanischen Organisation an diesem Kongresse teilnehmen sollte, ist in London schwer erkrankt. Ferner ist auch Genosse Mahlman, der als Mitglied der Exekutive und Vertreter seiner Organisation, des belgischen Transportarbeiterverbandes, nach Prag gekommen ist, hier schwer erkrankt und kann unseren Beratungen nicht beiwohnen. Ich möchte im Namen der Kongreßleitung beantragen, daß wir beiden Genossen schriftlich oder mündlich Grüße und unsere besten Wünsche für eine baldige Wiederherstellung übermitteln.

Schließlich beantrage ich im Namen der Kongreßleitung, daß wir zwei alten Freunden, die wir stets auf unserem Kongresse gesehen haben und die jetzt pensioniert sind, zeigen, daß der Kongreß sie nicht vergessen hat, indem wir ihnen als Zeichen der Erinnerung ein Begrüßungstelegramm übersenden, nämlich den Genossen Tomschik-Oesterreich und Ben Tillett-England.

(Dieser Vorschlag wird angenommen.)

#### WAHL DER MANDATPRÜFUNGSKOMMISSION.

Als Mitglieder der Mandatprüfungskommission werden gewählt: H. Johade, Deutschland; A. G. Walkden, Großbritannien, H. Holek, Oesterreich und N. Nathans, stellvertretender Generalsekretär der I. T. F.

#### FESTSETZUNG DER GESCHÄFTSORDNUNG.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär der I. T. F.): Namens der Kongreßleitung möchte ich folgendes vorschlagen: Den heutigen Tag benutzen wir zur Besprechung des Geschäftsberichtes und wenn dies nicht zu viel Zeit in Anspruch nimmt, beginnen wir mit der Behandlung der eingebrachten Anträge.

Morgen früh fahren wir mit der Behandlung der eingebrachten Anträge im Vollkongreß fort, dagegen werden



morgen nachmittag statt der Vollsitzung die Sonderkonferenzen für die Eisenbahner und für die Hafendarbeiter abgehalten.

Am Mittwoch morgen finden die Sonderkonferenzen der Straßenbahner und Seeleute statt, am Mittwoch nachmittag diejenigen der Binnenschiffer und Kraftwagenführer. Am Mittwoch abend soll eine Sitzung für die anwesenden Schriftleiter der Verbandszeitungen mit der Schriftleitung der I.T.F. stattfinden, um zu besprechen, in welcher Weise die Berichterstattung der Mitgliedsverbände und die Wiedergabe unserer Veröffentlichungen durch die Mitgliedsverbände verbessert und gemeinsam ausgebaut werden kann.

Am Donnerstag unternehmen wir einen Ausflug nach Franzensbad, Marienbad und Karlsbad. An diesem Tag werden vom Sekretariat die Resolutionen und Beschlüsse, welche von den Sektionen angenommen worden sind, in die verschiedenen Sprachen übersetzt und vervielfältigt, damit sie vor der Sitzung am Freitag morgen bereit liegen.

Am Freitag morgen möchten wir mit der Behandlung von Punkt 17 der Tagesordnung: Kriegsschulden und Reparationen beginnen; bei der Diskussion dieser Fragen soll die vom Sekretariat der I.T.F. ausgearbeitete Broschüre „Die internationale politische Verschuldung und die Arbeiterklasse“ als Grundlage dienen. Dieselbe ist allen Delegierten vor dem Kongresse von Amsterdam aus zugeschickt worden, damit sie vorher von ihnen studiert werden konnte. Ein weiteres Exemplar liegt außerdem in der Mappe, die hier jedem Delegierten ausgehändigt wurde. Während des ganzen Freitag soll Vollsitzung des Kongresses sein, desgleichen am Samstag. Wir hoffen, dann mit den Kongreßarbeiten fertig zu werden.

Wir beantragen, der Kongreß möge dieser Geschäftseinteilung zustimmen.

Die Geschäftsordnung wird wie vorgeschlagen angenommen.

## GESCHÄFTSBERICHT 1930/1931.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär der I.T.F.): Der Londoner Kongreß gab dem Wunsche Ausdruck, der Generalsekretär möge dem Kongreß nicht nur einen Geschäfts- und Kassenbericht vorlegen, sondern denselben auch kurz erläutern. Ich möchte daher zu dem hier vorliegenden Berichte einige Bemerkungen machen.

Der Bericht schließt eine Periode ab, die für die Arbeiterbewegung im allgemeinen und für die Gewerkschaftsbewegung im besonderen eine recht schwere gewesen ist, das heißt, von einem Abschluß dieser Periode kann

noch keine Rede sein, denn noch stets herrscht die schlimmste wirtschaftliche und politische Depression und Reaktion. Der Bericht handelt von einer Periode, in der die Arbeiterbewegung im allgemeinen und die Transportarbeiter im besonderen in den meisten Ländern Schwierigkeiten zu überwinden hatten, wie sie seit Kriegsende noch nicht vorgelegen haben. Daß trotzdem die Internationale Transportarbeiter-Föderation am 1. Januar 1932 sowohl in bezug auf die Anzahl Mitgliedsverbände als auch in bezug auf die Anzahl Länder, die ihr angeschlossen sind, stärker dastand als am 1. Januar 1930, dem Zeitpunkte, wo der vorige Bericht abgeschlossen wurde, ist eine erfreuliche Tatsache, und ich glaube der Hoffnung Ausdruck geben zu dürfen, daß trotz Depression, trotz wirtschaftlichen Elendes und trotz politischer Reaktion die Internationale Transportarbeiter-Föderation auch in der kommenden Periode nicht nur ihren Bestand an Mitgliedern und angeschlossenen Organisationen aufrecht erhalten, sondern daß sie einen weiteren Aufstieg zu verzeichnen haben wird.

Andererseits aber hat die selbe Depression und Reaktion in den verschiedenen Ländern es der I. T. F. außerordentlich schwer gemacht, sich in dem gewohnten Maße zu betätigen. Wenn Sie den Bericht über 1930/31 vergleichen mit dem voraufgegangenen, dann werden Sie feststellen, daß unsere Internationale nicht weniger aktiv gewesen ist, das heißt, daß wir nicht weniger gearbeitet haben als in der vorigen Periode, daß wir aber in bezug auf die internationale Zusammenarbeit, ganz besonders in bezug auf den internationalen gemeinsamen Kampf, in der letzten Geschäftsperiode weniger Erfolge zu verzeichnen haben, als dies vorher der Fall war.

Genossen! Diese Tatsache kann man niemandem zum Vorwurf machen, gewiß nicht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die schließlich nichts weiter ist, als die Zusammenfassung der Kräfte in den verschiedenen Ländern, und die als Föderation nicht stärker ist und nicht mehr tun kann, als die Organisationen in den verschiedenen Ländern in der Lage sind, zu tun. Auch den Organisationen kann man daraus schwerlich einen Vorwurf machen, weil eben die wirtschaftliche Lage zum größten Teil bestimmt, welche Erfolge die Organisationen auf gewerkschaftlichem Gebiet erzielen können. Ich gebe dem Wunsche Ausdruck, daß bei Besprechung des Jahresberichtes diesem Umstand Rechnung getragen wird, indem wir gemeinsam versuchen, Mittel und Wege zu finden, um die Internationale und die ihr angeschlossenen Verbände in die Lage zu versetzen, ihre Pflicht den Arbeitern gegenüber besser zu erfüllen, als wir in der Vergangenheit dazu imstande waren.

Ich darf noch auf einen besonderen Abschnitt in diesem Berichte hinweisen, nämlich die Delegation, welche die

I. T. F. nach dem Fernen Osten entsandt hat. Sie finden in diesem Berichte ausführlich, welche Erfahrungen die Delegation in den verschiedenen Ländern gemacht hat. Es muß festgestellt werden, daß der Erfolg nicht so groß war, wie wir erwartet haben. Die Gründe dafür wurden auch dargelegt; einesteils liegen sie in der politischen Entwicklung im Fernen Osten, welche die Bewegungsfreiheit und die Möglichkeit, mehr zustande zu bringen, stark gehemmt hat; andererseits wurde uns verboten, Britisch-Indien und Niederländisch-Indien zu besuchen. Dadurch waren wir außerstande, mit den Organisationen dieser Länder direkte Fühlung zu nehmen und, wie geplant, eine gemeinsame internationale Konferenz der Vertreter der ostasiatischen Organisationen abzuhalten, um dann definitiv das Sekretariat der I. T. F. im Fernen Osten zu gründen. Im übrigen darf ich feststellen, wie das bereits gestern in der Rede des Vorsitzenden geschehen ist, daß allein die Tatsache, daß ein Arbeitervertreter nach dem Fernen Osten entsandt worden ist, auf die Arbeiterschaft Japans und Chinas einen großen, nachhaltigen Eindruck gemacht hat.

Es ist das erste Mal, seit unsere Arbeiterbewegung besteht, daß ein Vertreter der Gewerkschaftsbewegung offiziell die asiatischen Völker besucht hat, und ich wiederhole nochmals: diese Tatsache hat einen tiefen Eindruck gemacht und wird sich nach meiner festen Ueberzeugung in Zukunft als fruchtbringend und wichtig für die Weiterentwicklung nicht nur der I. T. F., sondern auch der internationalen Gewerkschaftsbewegung überhaupt erweisen.

Im übrigen habe ich zu dem Geschäftsberichte nicht viel zu sagen. Ich nehme an, daß die Delegierten ihn gelesen und studiert und sie den Eindruck gewonnen haben, daß, wenn wir international auch nur wenige gewerkschaftliche Aktionen führen konnten, doch in bezug auf die Sammlung von Material, Austausch von solchem und den Ausbau der Internationale nach innen Erkleckliches geleistet worden ist und unsere Internationale heute in organisatorischer Beziehung stärker und kräftiger dasteht, denn je zuvor. Im übrigen würde es mich freuen, wenn die Genossen mit ihrer Kritik am Berichte, am Tun und am Lassen des Sekretariats, am Tun und Lassen der Exekutive und des Generalrats, nicht zurückhalten würden, und soweit diese Kritik sachlich und berechtigt ist, werden wir für Abhilfe Sorge tragen. Ich unterbreite hiermit im Namen der Exekutive, des Generalrats und des Sekretariats unseren Geschäftsbericht dem Kongresse zur Diskussion.

**A. Paulis (Eisenbahner, Belgien):** Wie unser internationaler Sekretär, der Genosse Fimmen, erklärt hat, wird er einer begründeten Kritik am Geschäftsbericht Rechnung tragen. Es ist nicht unsere Absicht, hier ungerechtfertigte Kritik zu üben. Noch weniger ist unsere Absicht, dem Ge-

schäftsbericht seinen großen dokumentarischen Wert abzusprechen, das heißt, die Arbeit der I. T. F., vom internationalen Gesichtspunkte aus gesehen und wie näher im Geschäftsbericht umschrieben, wird mehr und mehr eine Notwendigkeit. Genosse Fimmen bemerkte, wenn keine besseren Resultate erzielt worden seien, läge der Grund in der internationalen Lage, in der Krise und Reaktion. Das verstehen wir vollkommen. Jede Aktion der I. T. F. muß den Zweck haben, international die Krise und die Reaktion zu bekämpfen und wir unterstützen sie dabei mit allen Kräften. Mit der Arbeit, die sie geleistet hat, sind wir durchaus einverstanden. Es ist Aufgabe der I. T. F., alle Kräfte zu sammeln und zu vereinigen, um sich größte Aktionsmöglichkeit zu verschaffen.

Fimmen hat in seiner Erläuterung zum Geschäftsbericht auch die Frage der Delegation nach dem Fernen Osten erwähnt. Wir bedauern, daß es dem Genossen Cramp nicht möglich war, den Genossen Fimmen zu begleiten. Unseres Erachtens hätte Fimmen, nachdem dies feststand, die Reise unterlassen sollen. Weil es nicht möglich war, Indien zu besuchen, hat die ganze Delegation nur sehr geringe Resultate gezeitigt.

Eine Frage, die uns besonders interessiert, und die auch auf dem Londoner Kongresse besprochen worden ist, betrifft die Beziehungen der I. T. F. und des I. G. B. zueinander. Seit vielen Jahren stellen wir die bedauerliche Tendenz fest, daß die I. T. F. versucht, neben dem I. G. B. eine autonome Internationale zu schaffen, die trotz der vom I. G. B. gefaßten Beschlüsse ihre Propaganda auf internationalem Gebiete, also auf dem Gebiete des I. G. B., treiben würde. Wir sind stolz auf unsere Internationale, wir sind überzeugt vom Wert und Nutzen ihrer Tätigkeit, und wir halten es vom Sekretariat unklug, den Eindruck zu erwecken, als wolle man eine zweite Internationale, über den I. G. B. hinweg, gründen. Nach unserer Ansicht ist die Stellungnahme, welche das Exekutivkomitee in bezug auf den Aufbau des I. G. B. eingenommen hat, unzulässig. Die Organisationen eines Landes sind an die Beschlüsse der zuständigen Gewerkschaftszentrale gebunden. Sie haben die Einheit der Gewerkschaftsbünde zu erhalten und diese wahren die Interessen der organisierten Arbeiter jedes Landes. Die einzige Organisation, welche die Ansicht der Gesamtheit zum Ausdruck bringen kann, das ist die gewerkschaftliche Landeszentrale selbst und es geziemt sich einer Organisation nicht, in ihrem internationalen Berufssekretariat einen Standpunkt zu vertreten, mit dem sie gegen die Beschlüsse der Landeszentralen verstößt. Deshalb glauben wir, daß der I. G. B. fußen muß auf den einzelnen gewerkschaftlichen Landeszentralen und wenn die internationalen Berufssekretariate mit dem I. G. B. in enger

Beziehung stehen sollen, so folgt daraus, daß wir uns bei unseren Aktionen, soweit es hier um Probleme allgemeiner Art geht, den Diskussionen und Beschlüssen der Gewerkschaftsinternationale unterzuordnen haben. In diesem Zusammenhang muß ich auf den vorliegenden Geschäftsbericht verweisen, wo es auf Seite 65 heißt, daß die I. T. F. an den I. G. B. und die S. A. I. appelliert habe zwecks Durchführung einer „geschlossenen Aktion gegen die alle bedrohende Reaktion“. Aus dem was folgt geht hervor, daß die I. T. F. mit der Antwort des I. G. B. nicht zufrieden war und sie sich nicht davon abhalten ließ, „die Angelegenheit innerhalb ihrer eigenen Reihen weiter zu verfolgen“.

Diese Kritik soll nicht dazu dienen, den Wert des Berichtes herabzusetzen, und ich möchte die Uebersetzer bitten, dies zu betonen. Ihr Zweck ist nur, unsere Internationale darauf aufmerksam zu machen, daß sie nur innerhalb des ihr zugewiesenen Gebietes sich betätigen darf, damit sie an Autorität mehr und mehr gewinnt, ohne daß man ihr zum Vorwurf machen kann, daß sie auf gewerkschaftlichem Gebiete getrennt vorgehe.

**Ehlen** (Krauffahrer, Tschechoslowakei): Werte Genossen! Zum Geschäftsbericht hätten wir eine kleine Bemerkung, weil auf Seite 57 unser Streit mit dem Transportarbeiterverband der Tschechoslowakei behandelt wird. Es ist dies eine Angelegenheit, die bis in das Jahr 1929 zurückdatiert, auf die ich hier aber nicht näher eingehen will. Es handelt sich nur darum, daß im Jahre 1930 ein Uebereinkommen getroffen wurde, wonach dieser Streit beigelegt werden sollte. Die I. T. F. hat, was hier anerkannt werden muß, auf Veranlassung des Genossen Nathans alles unternommen, was in dieser Hinsicht möglich gewesen ist. Allerdings wurden wir bitter enttäuscht, da nach der Abfahrt der internationalen Gäste, welche zur Beilegung des Streites gekommen waren — Genosse Reitz aus Berlin und Forstner aus Wien —, von den Vertretern des Aussiger Verbandes erklärt worden ist, das Uebereinkommen sei nur aus Höflichkeitsgründen unterzeichnet worden, weil sie die internationalen Vertreter nicht hätten abfahren lassen wollen mit dem Gedanken, sie hätten nichts geleistet. Wir müssen dagegen Verwahrung einlegen. Aus dieser Handlungsweise kann man am besten ersehen, was für Absichten und Motive ausschlaggebend sind. Die ganze Aktion in der Tschechoslowakei mußte in Brüche gehen und unsere gute Absicht, die Schaffung eines einheitlichen Transportarbeiterverbandes durchzusetzen, wurde zunichte gemacht. Wir verlangen von dem heutigen Kongresse, daß er eventuell veranlaßt, daß hier das Nötige zur Gründung einer Einheitsorganisation getan wird, was ja auch entschieden im Sinne der Kongreßanträge liegt. Auf unserer Seite ist der beste Wille vorhanden. Heute, wo es sich auch bei uns

darum handelt, daß es zu einem Zusammenschluß gegen die Reaktion kommt, müssen wir alles unternehmen, was irgendwie zu einer Vereinheitlichung der Bewegung beitragen könnte, und wir dürfen nicht zulassen, daß in der Tschechoslowakei Verhältnisse einreißen, die eine Einigung wegen nationaler Differenzen unmöglich machen. Wir fragen das Kongreßplenium, wieso es möglich ist, daß innerhalb der I. T. F., nachdem bereits ein Verband für die Berufskraftfahrer zuständig ist, ein neuer, selbständiger Verband gegründet wird, der auch für Berufskraftfahrer organisationszuständig ist. Dies dürfte kein Weg zur Einheit sein und wir hoffen, daß hier aus dem Kongreß ein Antrag kommt, der den Zusammenschluß der Transportarbeiter in der Tschechoslowakei ermöglicht.

**T. Diefl** (Deutsche Transportarbeiter, Tschechoslowakei): Sehr geehrter Kongreß! Werte Genossen! Als Vertreter des Transportarbeiterverbandes in Aussig möchte ich die Erklärung abgeben, daß die Angaben, welche soeben der Sekretär des Prager tschechischen Chauffeurverbandes dem Kongreß bekanntgegeben hat, teilweise unrichtig, teilweise schon längst überholt sind. Zur tatsächlichen Richtigstellung möchte ich mitteilen, daß die Verhandlungen aus dem Jahre 1930 ihre Fortsetzung gefunden haben Anfang des Jahres 1932, wo der prinzipielle Beschluß gefaßt wurde, die Organisationen einander näherzubringen und einen gemeinschaftlichen Verbandsausschuß zu bilden. So ist der heutige Stand der Dinge und die Genossen, welche die Organisation in unserem Lande kennen, werden wissen und begreifen, daß wir uns nicht außerhalb des Beschlusses unserer Gewerkschaftszentrale stellen. Wir haben hier bindende Vorschriften und es können Vorschriften für die einzelnen Verbände nur im Einvernehmen mit der gemeinschaftlichen Landeszentrale gefaßt werden. Ich stelle weiter fest, daß es unrichtig ist, wenn Ehlen behauptet, wir hätten gewissermaßen nach ihm mit der Organisierung der Berufskraftfahrer begonnen. Ich stelle fest, daß wir als Rechtsnachfolger des alten österreichischen Verbandes in der tschechoslowakischen Republik bereits seit 1919 die Chauffeure organisationszuständig bei uns haben und daß wir nur der besseren Organisation halber einen Verband der Berufskraftfahrer schufen, der aber organisatorisch dem alten Verband der Handels- und Transportarbeiter angeschlossen ist. Ich bitte, dies als Richtigstellung zur Kenntnis zu nehmen.

**J. Jarrigion** (Französische Eisenbahner): Kameraden! Unsere Organisation hat zum Geschäftsbericht des Sekretariats einige Bemerkungen zu machen: Zunächst bezüglich der Angabe unserer Mitgliederzahl. Wir haben hierzu brieflich eine Berichtigung eingeschickt und wir bitten die I. T. F., dieselbe am Geschäftsbericht noch vorzunehmen.

Dann stellen wir fest, daß unser Genosse Cramp den Genossen Fimmen nicht nach dem Fernen Osten begleitet hat. Im Geschäftsbericht heißt es, er habe in der Generalratssitzung vom 13. und 14. Juli 1931 in Amsterdam endgültig erklärt, den ihm nach dem Londoner Kongreß vom Generalrat erteilten Auftrag nicht ausführen zu können. Es wird nicht angegeben, welches die wirklichen Gründe waren, die ihn verhinderten, diesen Auftrag zu erledigen. Allerdings erwähnte er in seiner Eröffnungsansprache, daß er wegen der Ereignisse in Großbritannien das Mandat nicht ausführen können. Wir wären erfreut darüber, wenn uns der Genosse Cramp Genaueres, das heißt die wirklichen Gründe wissen ließe. Wir glauben nämlich, daß durch seine Anwesenheit das Ziel der Reise besser gefördert worden und auch der Erfolg in bezug auf eine Mitgliederzunahme größer gewesen wäre.

Eine dritte Anmerkung, die ich zu machen habe, ist die, daß aus dem Geschäftsbericht nirgends hervorgeht, daß sich die I. T. F. entsprechend der Beschlüsse unserer Kongresse von Stockholm und London, wo ich diese Frage angeschnitten habe, in tatkräftiger Weise für die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens über den Achtstundentag bemüht hat. Es ist richtig, daß die Genossen Schevenels und Cramp gestern diese Frage erwähnt haben. Ich für meine Person und wir in Frankreich glauben nicht, daß die Washingtoner Konvention als tot zu betrachten ist, sodaß von Auferstehung keine Rede sein kann. Wir werden uns mit dieser Frage noch zu befassen haben. Wir müssen darauf dringen, daß etwas in dieser Richtung getan wird, weil die Unternehmer in allen Ländern nie ruhen werden, wieder rückgängig zu machen oder sich wieder zu holen, was sie einmal gezwungen worden sind, zu bewilligen. Sie sind es, welche die Washingtoner Konvention tot sehen möchten. Und deshalb ist unseres Erachtens noch ein guter Grund dazu da, eine Aktion für die Ratifizierung des Abkommens durchzuführen, was uns nicht daran zu hindern braucht, gleichzeitig die Verwirklichung der 40-Stundenwoche anzustreben. Wir müssen auf jeden Fall die uns in der Vergangenheit eroberte günstige Stellung erhalten und sie festigen. Und wir würden uns deshalb freuen, wenn die I. T. F. mit allem Nachdruck sich einsetzen würde für die Ratifizierung des Washingtoner Achtstundentag-Abkommens.

Schließlich ist auf dem Londoner Kongresse die Durchführung einer Aktion zur Erlangung des Mitbestimmungsrechtes beschlossen worden; insbesondere sollte dahin gewirkt werden, daß direkte Verhandlungen zwischen der I. T. F. und den Arbeitgeberorganisationen, und zwar zunächst mit dem Internationalen Eisenbahnerverband zustande kommen. Dies ist beim Madrider Kongreß vom

Jahre 1930 nicht gelungen und es würde uns freuen, Näheres darüber zu hören, was die I. T. F. nach Madrid zur Ausführung der diesbezüglichen Beschlüsse noch unternommen hat.

Desgleichen bitten wir um Aufklärung über bestimmte Gerüchte, die im Umlauf sind, nämlich in bezug auf die Verhältnisse im Generalrat der I. T. F., Gerüchte, die ihren Ursprung haben in dem Verhalten des Genossen Fimmen in jüngster Zeit, zu dem der Generalrat Stellung zu nehmen hatte. Wir möchten nicht, daß der Kongreß im Dunkeln tagt und berätet, wir brauchen Licht in allen Fragen. Wir hoffen, daß der Kongreß den Delegierten Gelegenheit gibt, in loyaler Weise sich in diese Dinge einen Einblick zu verschaffen, sich ein Urteil darüber zu bilden, Vorschläge zu machen und die notwendigen Beschlüsse zu treffen, damit die I. T. F. sich zum Nutzen der Transportarbeiterschaft besser entwickeln und ausbreiten kann.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Ich werde zunächst die hier gestellten Fragen der belgischen und französischen Kollegen beantworten. Schon als mich der Generalrat in seiner Londoner Sitzung bat, den Genossen Fimmen nach dem Fernen Osten zu begleiten, gab ich meinem Zweifel darüber Ausdruck, ob mir dies möglich sein werde. Damals war die Labourregierung im Amt, die ja bekanntlich keine Mehrheit hatte. Mein früherer Kollege, J. H. Thomas, war in der Regierung und ich wußte, daß, wenn sie gestürzt würde — damit hatten wir zu rechnen — mein Kollege Thomas zurückkommen und es mir dann möglich wäre, den Genossen Fimmen zu begleiten. Mit der Zeit sah ich aber ein, daß ich ohne starke Vernachlässigung meiner Pflichten nicht gehen konnte. Die Labourregierung kam tatsächlich zu Fall, aber mein Kollege Thomas kehrte nicht mehr zum Verband zurück. (Heiterkeit) Und statt daß meine Verantwortung geringer wurde, nahm sie in Verbindung mit diesem Sturz der Arbeiterregierung noch mehr zu, wie übrigens demzufolge alle Gewerkschaften vor größere Schwierigkeiten gestellt wurden. Daß ich die Reise nicht unternehmen konnte, bedauert niemand mehr als ich selber.

Meinen Bemerkungen bezüglich des Achtstundentages möchte ich hinzufügen, daß wir uns meines Erachtens entsprechend den jüngsten, vom internationalen Gewerkschaftsbund herausgegebenen Richtlinien für die 40-Stunden-Woche mit aller Energie einsetzen sollten. Würden wir uns jetzt auf die 48-Stunden-Woche verlegen, so bedeutete das: jedes weitergehende Ziel aus dem Auge verlieren. Die Arbeiter haben ein viel größeres Interesse an der 40-stündigen als an der 48-stündigen Arbeitswoche. Auf eine im Jahre 1919 aufgestellte Forderung zurückzugreifen, würde die Arbeiter ideologisch zurückwerfen, statt sie vorwärts



zu bringen. Wir müssen die Arbeiter so weit bringen, etwas Besseres anzustreben und das Bessere ist die 40-Stunden-Woche. Ich bin überzeugt davon, daß nicht einmal durch allgemeine Einführung der 40-stündigen Arbeitswoche alle Arbeitslosen absorbiert werden. Deshalb halte ich es für notwendig, nach den neuesten Richtlinien des I. G. B. vorzugehen, die der Genosse Schevenels anscheinend vergessen hat. Wir wollen vorwärts und nicht rückwärts marschieren.

Was die Frage des Generalsekretärs und des Geschäftsführenden Ausschusses der I. T. F. betrifft, so hoffe ich, dieselbe hier nicht näher besprechen zu müssen. Diese Angelegenheit gehört in die Vergangenheit. Es bestehen keine Schwierigkeiten mehr. Der Generalrat und das Exekutivkomitee haben die Angelegenheit bereits behandelt und der Vorstand ist vollkommen zufriedengestellt. Er will die Sache hier nicht behandelt wissen und wir hoffen, daß der Genosse Jarrigion diese Erklärung akzeptieren wird.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär der I. T. F.): In Beantwortung der verschiedenen Bemerkungen, die von meinen Vorrednern zum Berichte gemacht worden sind, möchte ich vor allem aus der Diskussion ausschalten die Bemerkungen des Genossen Ehlen und die Erwiderung des Genossen Diefl. Die Tschechoslowakei ist ein schönes Land, die Leute, die darin wohnen, ganz gleich, welcher Nationalität sie sind, sind außerordentlich liebenswürdige, nette Leute, aber untereinander vertragen sie sich nicht allzugenut und wir als I. T. F. haben auch selber erfahren, was gewisse Reibereien zwischen den Organisationen bedeuten. Das Sekretariat und die Exekutive der I. T. F. sind stets bemüht, die Reibungsflächen zu glätten und arbeiten auf ein einträchtiges Zusammenwirken der Organisationen hin in der Erwartung, daß einmal ein Zusammenschluß der verschiedenen Organisationen möglich sein werde. Ich glaube, es wäre falsch, wenn dieser Kongreß sich mit diesen Streitigkeiten bemühen wollte. Ehlen hat einiges bemängelt, was in unserem Berichte steht. Genosse Diefl hat bemängelt, was Genosse Ehlen vorgebracht hat; beide Reden werden in unser Protokoll aufgenommen werden und jeder, der sich für die Streitigkeiten in der Tschechoslowakei interessiert, wird in unserem Berichte Material finden, an dem er sich erfreuen kann. Im übrigen, Genossen, glaube ich, je weniger wir über diese Streitigkeiten sagen, aber je mehr wir den Genossen in der Tschechoslowakei, ganz gleich, zu welchen Organisationen sie gehören, ans Herz legen, im Interesse des Kampfes der Arbeiterklasse das zu vergessen, was sie teilt, und das zu suchen, was sie ein, umso besser wird es sein und umso eher werden wir auch in der Tschechoslowakei zu einheitlichen Transportarbeiterorganisationen kommen.

Ich komme dann auf die Bemerkungen des Genossen Paulis von den belgischen Eisenbahnern zu sprechen. Er, sowie Genosse Jarrigion von den Eisenbahnern Frankreichs haben einiges gesagt zu dem, was im Geschäftsbericht über meine Reise nach dem Fernen Osten geschrieben steht. Es wurde bemängelt, daß diese Reise unternommen wurde, obgleich Cramp nicht mitkommen konnte und es zweifelhaft war, ob Indien besucht werden könne. Auf diese Kritik war ich gefaßt. Schon ehe ich die Reise angetreten habe, wußte ich, daß sie kommen würde. Ich wußte auch, daß, wenn ich die Reise nicht gemacht hätte, von anderer Seite deshalb Kritik geübt worden wäre, und zwar eine Kritik, die in ihren Folgen für die I. T. F. wahrscheinlich schwerwiegender gewesen wäre als die heute vorgebrachte Kritik. Ich gebe zu, daß der Standpunkt von Paulis und Jarrigion gewiß seine Berechtigung hat. Anderseits lagen solche Verhältnisse vor, daß, wenn diese Reise nicht unternommen worden wäre, wir sehr wahrscheinlich mit unseren Organisationen im Fernen Osten die größten Schwierigkeiten bekommen hätten. Sie hatten alles dazu vorbereitet, und ganz gleich, aus welchen Gründen wir nicht gekommen wären, es hätte bedeutet, daß die asiatischen Organisationen der I. T. F. Mißtrauen entgegengebracht hätten.

Genossen! In einer Internationale allen Meinungen, Auffassungen, Tendenzen und Traditionen gerecht zu werden, ist nicht leicht. Manchmal kommt es sogar vor, daß zum Beispiel der Genosse Paulis mich nicht begreift und ich ihn nicht, obgleich Belgien und Holland so nahe beieinander liegen. Seitdem ich in der Internationale arbeite, mache ich stets wieder die Erfahrung, daß es schon für uns Europäer außerordentlich schwierig ist, uns untereinander zu verstehen; es ist aber für uns Europäer noch viel schwieriger, die Völker anderer Erdteile zu verstehen, mit ihnen zusammenzuarbeiten und ihren Auffassungen gerecht zu werden. Es herrscht nun einmal, auch unter den Arbeitern in andern Weltteilen, ein gewisses Mißtrauen gegenüber dem, was wir Europäer sagen oder schreiben. Daß heute in der Internationale die Mexikaner nicht vertreten sind, hat zu einem nicht geringen Teil seine Ursache darin, daß es die mexikanische Gewerkschaftsbewegung verschnupft hat, weil es der I. G. B. im Jahre 1923 abgelehnt hat, eine Delegation dorthin zu schicken. Damals glaubte der I. G. B. wegen der kritischen Lage in Europa, keine aus führenden Personen zusammengesetzte Delegation nach Mexiko entsenden zu können und das hat der mexikanische Gewerkschaftsbund als eine Beleidigung angesehen. Darauf ist es zurückzuführen, daß er trotz aller Bemühungen des I. G. B. bis auf den heutigen Tag der Gewerkschaftsinternationale ferngeblieben ist. Diese Erwägungen waren ausschlag-

gebend, als wir uns dazu entschieden, die Delegation nach dem Fernen Osten dennoch durchzuführen. Ich bin der festen Ueberzeugung, daß die asiatischen Organisationen sämtliche Bande mit uns zerrissen hätten, wenn wir aus dem von Jarrigion und Paulis angeführten Grunde von der Reise Abstand genommen hätten. Ich bedaure, daß der Vertreter der japanischen Seeleuteorganisation hier nicht zugegen ist und auch nicht der Vertreter der indischen Organisationen, der sich noch unterwegs befindet, um an dieser Stelle meine Ausführungen zu bestätigen.

Paulis sprach sich dahin aus, die I. T. F. würde seiner Meinung nach dem I. G. B. gegenüber nicht die richtige Politik verfolgen; wir seien bemüht, neben dem I. G. B. einen anderen internationalen Gewerkschaftsbund zu gründen. Paulis ließ schon auf früheren Kongressen ähnliche Bemerkungen fallen und damals haben wir ihm schon wiederholt mitgeteilt, daß sich bisher das Sekretariat oder dessen Generalsekretär nicht aus eigener Initiative für die Umgestaltung des I. G. B. und damit für den organisatorischen Anschluß der Berufssekretariate an den I. G. B. eingesetzt hat, sondern dies ist im Einvernehmen und im ausdrücklichen Auftrag des Generalrats geschehen. Dies gilt besonders für alles, was wir in den beiden letzten Jahren, nach den eingehenden Debatten auf dem Stockholmer und Londoner Kongresse, wo man den Vorschlag des Generalrats gutgeheißen hat, unternommen haben. Nun hat der Genosse Paulis als einziges Beweismaterial eine Klausel aus einer Resolution verlesen, die von der Exekutive in ihrer Sitzung vom 14. Dezember 1930 in Wien angenommen wurde. Ich muß hier offen gestehen, daß mir nicht recht deutlich ist, inwiefern diese Resolution zu der Auffassung führen könnte, die I. T. F. verfolge neben dem I. G. B. eine gewisse selbständige Politik. Es ist eine Resolution (siehe S. 67 des Geschäftsberichtes), in der sich die Exekutive mit dem drohenden Faschismus befaßt und an den I. G. B. und die Sozialistische Arbeiter-Internationale den dringenden Appell richtet, „baldmöglichst eine gemeinsame Sitzung ihrer beiden Vorstände unter Beiziehung der wichtigsten internationalen Berufssekretariate einzuberufen, zu dem Zwecke, die organisierte Arbeiterschaft in geschlossener Aktion gegen die alle bedrohende Reaktion einzusetzen“. Wenn unsere Exekutive nicht das Recht hat, derartige Beschlüsse zu fassen, dann weiß ich nicht — soweit es Fragen betrifft, die nicht zu den allerdirektesten Berufsfragen gehören —, welche Befugnisse unsere Exekutive dann überhaupt hat. In der Resolution heißt es ferner: „...Sie beschließt, im eigenen Kreis den Kampf gegen den Faschismus mit allen Kräften weiterzuführen und ersucht die der I. T. F. angeschlossenen Verbände, ihr Äußerstes zu tun, um besonders die polnischen Bruderorganisationen

in ihrem Kampfe gegen Reaktion und Terror zu unterstützen.“ Ich frage mich: Wozu ist dann die I. T. F. noch da, wenn sie nicht das Recht haben soll, solche Resolutionen zu beschließen und darnach zu handeln. Ich möchte darauf hinweisen, daß, solange die I. T. F. besteht, es unser Stolz gewesen ist, daß wir in dieser Hinsicht etwas geleistet haben, daß es unser Stolz gewesen ist und heute noch unser Stolz ist. Fast möchte ich sagen, daß es der Stolz der ganzen Arbeiterbewegung ist, daß die I. T. F. etwas geleistet hat im Kampfe gegen den Faschismus, daß unsere Oesterreicher es gewesen sind und unsere Tschechen, die im Jahre 1920 den Boykott gegen Ungarn durchgeführt haben, daß es ihr Stolz ist, daß es unsere Eisenbahner, Seeleute und Hafenarbeiter gewesen sind, die noch im selben Jahre die Waffen- und Munitionstransporte gestoppt haben, daß es unser und ihr Stolz ist, daß heute die I. T. F. in Italien illegale Propaganda führt und daß es heute in Italien illegale Organisationen gibt, die uns angeschlossen sind. Wenn man verlangt, daß wir das nicht tun, was wir auf unseren Kongressen beschlossen haben, können wir besser die I. T. F. auflösen und nach Hause gehen. Die ganze I. T. F. hat dann keinen Zweck. (Beifall)

Genosse Jarrigion hat uns gebeten, unsere Ziffern über den Mitgliederstand seiner Organisation zu berichtigen. Das wird gemacht. Ferner hat er bemängelt, daß in unserem Bericht nicht weiter darauf hingewiesen ist, was wir getan haben, um die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens durchzusetzen. Er hat darauf hingewiesen, daß seine Organisation einen dahingehenden Antrag beim Stockholmer Kongresse gestellt hat. Ich möchte den Genossen Jarrigion an die Antwort erinnern, die ich ihm schon damals zuteil habe werden lassen, nämlich, daß die Frage der Ratifizierung des Washingtoner Abkommens vom I. G. B., hauptsächlich aber von den gewerkschaftlichen Landeszentralen gelöst werden muß und daß all die Kritik, die zum Beispiel der Genosse Paulis in bezug auf unser Verhältnis zum I. G. B. vorgebracht hat, vollständig berechtigt wäre, wenn wir als internationales Berufssekretariat eine besondere Aktion für die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens durchführen würden. Diese Aktion ist Sache des I. G. B. und der Landeszentralen, die I. T. F. und deren Organisationen können dabei nur mit-helfen. Es ist für uns absolut unmöglich, zum Beispiel unter den Eisenbahnern oder den Hafenarbeitern in Frankreich selbständig eine Aktion zur Ratifizierung des Washingtoner Abkommens zu führen. Die französische Gewerkschafts-zentrale würde es sich verbieten, wenn die I. T. F. den französischen Hafenarbeitern, Eisenbahnern, Seeleuten und sonstigen Transportarbeitern selbständig Direktiven erteilen würde, wie sie in ihrem Lande eine Kampagne

zur Ratifizierung des Achtstundentages führen müßten. Ich erinnere Jarrigion daran, daß schon damals, als in Stockholm sein Antrag vorlag, ich darauf hingewiesen habe, daß der I. G. B. und die ihm angeschlossenen Landeszentralen diese Aktion zu führen und die I. T. F. und deren Mitgliedsverbände dieselbe zu unterstützen haben. Auch heute wieder kann ich ihm keine andere Antwort geben.

Genosse Jarrigion machte auch eine Bemerkung zur Frage des Mitbestimmungsrechtes der Transportarbeiter. Er hat bemängelt, daß in diesem Bericht nicht viel mehr darüber steht, was geschehen ist, um für die Eisenbahnerorganisationen und für die I. T. F. als deren internationale Vertretung das Mitbestimmungsrecht bei der Internationale der Eisenbahngesellschaften zu erlangen. Im Berichte wird darauf hingewiesen, daß wir in Madrid diesbezügliche Versuche unternommen und daß diese nicht zu dem gewünschten Erfolge geführt haben. Auf die Frage, was in dieser Hinsicht weiter getan worden ist, muß ich antworten, daß die Anerkennung der Organisation national und international von dem Drucke abhängt, den die Organisation auf die Unternehmer ausüben kann. Wegen unserer schönen blauen oder braunen Augen erkennt uns keine Unternehmerorganisation an; das tun sie nur wegen unserer Fäuste und solange wir nicht die erforderliche Kraft haben, werden sie uns nicht anerkennen. In bezug auf die internationale Anerkennung liegen die Dinge genau so wie mit der nationalen: gerade in der heutigen Zeit wirtschaftlicher Depression haben wir weniger Machtmittel, um die internationalen Unternehmer im Eisenbahn-, Schifffahrts- oder Hafengewerbe zu zwingen, die I. T. F. als internationale Interessenvertretung ihrer Arbeiter anzuerkennen. Das bedeutet nicht, Genossen, daß wir es dabei belassen werden. Wir fassen diese Frage scharf ins Auge und sobald es einigermaßen wieder möglich sein wird, zur Offensive überzugehen, werden wir ohne Zweifel dafür sorgen, das, was die Arbeiter bisher national erobert haben, für sie auch international zu erobern, nämlich die Anerkennung der Organisation, in diesem Falle als Interessenvertretung der Transportarbeiter aller Länder. In Zeiten aber, Kameraden, wo national alle Arbeiter in der Defensive sind, kann man schwerlich von der Internationale verlangen, daß sie die Offensive ergreift. Ich betone nochmals: Was wir können, hängt ab von der Schlagkraft der Organisationen national und von der Möglichkeit, sie im Kampfe international zusammenzufassen. So bedauerlich es ist, aber es wäre uns selber beschwindeln, wollten wir behaupten, die Situation dazu sei heute günstig. Das ist die Antwort, die ich dem Genossen Jarrigion auf seine Fragen zu geben habe.

Zu den andern Punkten hat sich Genosse Cramp bereits

geäußert. Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß der Kongreß mit dieser Beantwortung der Fragen zufrieden ist, besonders die beiden Kollegen, die sie vorgebracht haben. Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, nehme ich an, daß der Kongreß am Geschäftsbericht nichts weiter zu bemängeln hat.

Im übrigen spreche ich meine Freude darüber aus, daß so wenig Kritik geübt worden ist. Ich danke besonders denjenigen Delegierten, die vielleicht doch Kritik hätten, damit aber zurückgehalten haben. Ich persönlich bin der Meinung, daß, ganz gleich, was die I. T. F. in der Vergangenheit gemacht oder unterlassen hat, es unendlich wichtiger ist, was die I. T. F. und die angeschlossenen Organisationen in Zukunft machen werden. Die beiden letzten Jahre haben insofern für uns und für diesen Kongreß besondere Bedeutung, als wir in einer Periode tagen, wo sich die Arbeiterschaft vor die allerschwersten Fragen gestellt sieht. Die Vergangenheit hat, ich betone es, nur insofern Interesse, als sie uns Lehren für die Zukunft gibt, und ich spreche die Hoffnung aus, daß, was die I. T. F. in der Vergangenheit auch gemacht und was sie auch unterlassen hat, wir daraus unsere Lehren ziehen. Ich gebe dem Wunsch Ausdruck, daß wir bei Besprechung der Anträge, die auf der Tagesordnung stehen, bei Besprechung dessen, was die I. T. F. in nächster Zukunft tun wird, einmütig die Wege finden und die Kraft aufbringen werden, um die Beschlüsse, die wir gefaßt haben, auch auszuführen.

Der Geschäftsbericht wird angenommen. Dann folgt einstimmige Guttheißung des Kasensberichtes.

# Zweiter Tag.

Montag, den 8. August 1932.

Nachmittagssitzung.

## BEHANDLUNG DER EINGEBRACHTEN ANTRÄGE.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Zur Diskussion steht

### Antrag 1:

Verlängerung der Geschäftsperiode  
zwischen den I. T. F.-Kongressen.

In Artikel XVI der Satzungen, welcher lautet: „Die höchste Instanz in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist der internationale Kongreß, der mindestens alle zwei Jahre stattfinden muß“ soll es künftig statt zwei „alle drei Jahre“ heißen.

Antrag des Exekutivkomitees.

Wünscht einer der Delegierten das Wort dazu? — Da sich niemand zum Wort meldet, nehme ich an, daß Sie dem Antrag zustimmen.

Im gleichen Moment überreicht die französische Eisenbahner-Delegation dem Vorsitzenden folgende, zur Aufnahme in das Protokoll bestimmte Erklärung: „Es wird gebeten, davon Vormerkung zu nehmen, daß die Eisenbahnerföderation Frankreichs gegen den Antrag stimmt, das heißt, daß sie für einen alle zwei Jahre stattfindenden Kongreß ist“.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Zur Diskussion steht

### Antrag 2:

Beitragsatz.

Wir beantragen:

A.

1. Eine Aenderung des jetzigen ordentlichen Beitrages zur I. T. F. insofern, als derselbe auf 50 Oere pro Mitglied und Jahr erhöht und wie folgt verwendet wird: 15 Oere zur Bestreitung der Verwaltungskosten und 35 Oere für einen Kampfunterstützungsfonds (finanzielle Unterstützung oder Darlehen).

2. Eine Organisation darf nur dann zur I. T. F. zugelassen werden oder ihr angehören, wenn sie von ihren Ortsgruppen einen ordentlichen Beitrag von mindestens 12 Kronen jährlich für die den vollen Beitrag, und einen

solchen von mindestens 6 Kronen für die den halben Beitrag (d. s. pro Monat eine Krone, bezw. 50 Oere) leistenden Mitglieder erhält.

3. a) Der zu Punkt 1) zu fassende Beschluß tritt am 1. Januar 1935 in Kraft;

b) der unter Punkt 2) erwähnte Beschluß tritt für diejenigen Organisationen, welche sich bei der I. T. F. anschließen wollen, sofort in Kraft, während für die bereits der I. T. F. angehörenden Organisationen eine Uebergangszeit von zwei Jahren, d. h. bis zum 1. Januar 1935, festgesetzt wird, damit sie sich darnach richten können.

#### B.

Für den Fall, daß der Kongreß vorstehenden Antrag ablehnt, beantragen wir die Einsetzung eines z. B. aus elf Personen einschließlich Vertreter des Exekutivkomitees und des Generalrates der I. T. F. bestehenden Ausschusses, der beauftragt werden soll, die Frage der Reorganisation der I. T. F. im Sinne unseres Antrages eingehendst zu prüfen und an den nächsten Kongreß mit einem Bericht und Empfehlungen heranzutreten.

Antrag, eingebracht von nachstehenden Organisationen:

dänischer Transportarbeiterverband,  
dänischer Seeleuterverband,  
dänischer Schiffsheizerverband,  
norwegischer Transportarbeiterverband,  
norwegischer Verband der Matrosen u. Heizer,  
finnischer Verband der Matrosen und Heizer,  
schwedischer Seemannsverband,  
schwedischer Heizerverband.

#### Begründung.

Dem Vollkongreß der I. T. F. vom Jahre 1930 in London haben wir einen ähnlichen Antrag wie obigen unterbreitet, der durch graphisches und statistisches Material über den Mitgliederstand der I. T. F., die Beiträge, Durchschnittslöhne, Arbeitszeit, Solidaritätsaktionen usw. gewisser bedeutender Arbeitnehmergruppen in verschiedenen Ländern belegt war.

Das Ergebnis dieses Antrages war gleich Null. Der Beschluß über die Beitragsfrage brachte eine Erhöhung von 6 auf 8 Cents pro Mitglied und Jahr; dies kann aber nicht als sehr bedeutend angesehen werden, denn die I. T. F. befindet sich noch in derselben schwierigen finanziellen Lage wie früher, d. h. bei der ständigen Zunahme der Aufgaben und Pflichten unserer Internationale reichen die Beiträge kaum aus zur Deckung der Kosten für Verwaltung, Propaganda und den Informationsdienst, sowie für die Agitation gegen den Faschismus und die Kriegsgefahr — die auch in Zukunft notwendig sein wird —, von der Unterstützung bei Arbeitsstreitigkeiten, wie Kämpfe für das Koalitionsrecht und gewisse Boykotte, für welche Mittel zur Verfügung stehen sollten, gar nicht zu reden.

In engem Zusammenhang mit dieser Frage, wenn nicht von noch größerer Bedeutung, ist die Frage der ordentlichen Beiträge, welche die (nationalen) der I. T. F. angeschlossenen Verbände von ihren Mitgliedern erhalten. Dem Antrage, welcher dem letzten Kongreß vorgelegt wurde, war eine Uebersicht über die Verbandsbeiträge beigegeben, aus der man ersehen konnte, daß manche Organisationen einen ziemlich hohen Beitrag erheben, was keinen Grund zur Beanstandung gab. Die Tabellen zeigten andererseits



auch so niedrige Beiträge, daß sie heute, ganz gleich, was sie vor Jahrzehnten bedeutet haben mögen, nicht mehr am Platze sind. Um diesen Zuständen abzuweichen, wurde in oben erwähntem Antrag — und diese Angelegenheit kann man u. E. nicht beruhen lassen — verlangt, daß für die Mitglieder der angeschlossenen Organisationen der I. T. F. ein Mindestbeitrag festgelegt werde.

Gemäß Punkt 1) bis 3) des vorstehenden Antrages über die Reorganisation der I. T. F., der, von einigen formellen Aenderungen abgesehen, derselbe ist, den wir dem I. T. F.-Kongreß vom Jahre 1930 unterbreitet haben, schlagen wir dem Kongreß vor, einen Beschluß nach den darin aufgestellten Grundsätzen zu fassen.

#### A m e n d e m e n t.

Der Kongreß stellt fest, daß sich seit dem letzten Kongreß die Wirtschaftskrise sehr verschlimmert hat und diese sich durch große Schwierigkeiten bei den angeschlossenen Organisationen auswirkt. Er überweist daher die von den skandinavischen Organisationen gestellten Anträge an den Generalrat, damit er dieselben prüfe, eine Untersuchung über die finanziellen Verhältnisse der Mitgliedsorganisationen durchführe und eventuell dem nächsten Kongreß Vorschläge unterbreite.

Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.

**O. Erikson** (Skandinavische Transportarbeiter-Föderation): Die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation hat schon dem Londoner Kongresse eine ähnliche Entschließung unterbreitet. Damals wollte der Kongreß den Antrag nicht akzeptieren, weil man die Zeit nicht für geeignet hielt, einen Beschluß von solcher Bedeutung herbeizuführen. Inzwischen sind die Zeiten nicht besser geworden, aber wir waren und sind mit dem angeführten Grund, nämlich, daß die Annahme des Antrages von den Zeiten abhängen soll, nicht einverstanden. Wir glauben nach wie vor, daß die finanzielle Lage der I. T. F. verbessert werden muß, daß nach wie vor Maßnahmen getroffen werden müssen, um die I. T. F. und die ihr angehörigen Organisationen instand zu setzen, auch wirkliche internationale Lohnbewegungen zu führen und sich gegenseitig finanziell zu unterstützen. Das bedeutet einerseits, daß die Beitragssätze der I. T. F. erhöht werden müssen, andererseits aber auch, daß die verschiedenen Organisationen zu einer Erhöhung ihrer eigenen Beiträge veranlaßt werden, weil sie nicht in der Lage sind, ihren Verpflichtungen der Internationale gegenüber nachzukommen. Die Art der Behandlung unseres Antrages auf dem Londoner Kongresse hat mir nicht sehr gefallen. Niemand bestreitet die Notwendigkeit höherer Beiträge und wir sind trotzdem gewissermaßen beschuldigt worden, wir seien Phantasten. Lindley sagte damals: „Die Skandinavier müssen solche Anträge unterlassen. Sie schaffen eine Opposition, sie werden finden, daß alle

anderen Organisationen sich gegen sie auflehnen“. Wir halten es aber für unsere Pflicht, einen solchen Antrag zu stellen.

Die Frage ist nun, ob die vorgeschlagenen Sätze tatsächlich so hoch sind, daß sie die meisten Organisationen nicht bezahlen können. Unseres Erachtens sind die Sätze auch nach der in London beschlossenen Erhöhung noch so gering, daß sie kaum zur Bestreitung der mit der Unterhaltung des Sekretariats verbundenen Kosten ausreichen. Die I. T. F. ist außerstande, Verbänden, die sich in einem Konflikt oder in sonstigen Schwierigkeiten befinden, finanziell zu helfen. Es ist auch eine Tatsache, daß verschiedene angeschlossene Verbände so niedrige Beitragssätze haben, daß sie kaum für ihren eigenen Bestand sorgen können. Der Kollege Nathans hat mir darüber einiges Zahlenmaterial verschafft. Wir fordern, daß der I. T. F. Beitrag auf 50 Oere pro Jahr festgesetzt wird, das macht pro Mitglied und Woche eine Oere aus. 50 Oere, das ist so viel, wie ein Glas Bier kostet.

Die Zahlen, die ich über Frankreich erhalten habe, sind nach meinem Dafürhalten unerhört niedrig. Die Eisenbahner sollen pro Jahr 8,50 Kronen bezahlen, das sind 6 Mark. Eine andere Organisation erhebt jährlich 13,20 Kronen, etwa 9 Mark. Bei solchen Sätzen ist nicht daran zu denken, daß eine Organisation internationalen Verpflichtungen nachkommen kann, geschweige denn in der Lage ist, auch noch ihre eigene Arbeit gehörig zu erledigen. Seit 1912 gilt bei uns ein System der Mindestbeiträge. Wir glauben, daß die skandinavischen Organisationen eine gewisse Bedeutung gewonnen haben und dies führen wir nicht zuletzt auf unser Beitragssystem zurück. Wir wollen, daß vorläufig der Beitrag für die Mitglieder der der I. T. F. angeschlossenen Verbände auf 12 Kronen pro Jahr und auf 6 Kronen für solche Mitglieder, die nur die halben Beitragssätze bezahlen, festgesetzt wird. Das wäre nur eine unbedeutende Erhöhung, aber wir befänden uns dann wenigstens auf dem guten Wege. Das ist ein Beitrag, der in Schweden schon vor 20 Jahren eingeführt wurde und inzwischen um ein Mehrfaches erhöht worden ist. Vergleicht man dagegen zum Beispiel die Sätze der französischen Verbände, so muß man sich sagen, daß unbedingt etwas zu ihrer Erhöhung getan werden sollte. Wir anderen Länder halten das für notwendig und wir sprechen es auch aus. Mit derartigen Beiträgen kann man unmöglich Lohnbewegungen führen, höchstens dann, wenn man weiß, daß andere bereit sind, für die damit verbundenen Kosten aufzukommen. Aber eine internationale Organisation darf nicht so zusammengesetzt sein, daß ein Verband für den andern bezahlt. Jede Organisation muß selbstverständlich erst sorgen,

über ihre Schwierigkeiten hinwegzukommen und erst in zweiter Linie darf sie sich an die andern um Unterstützung wenden.

Wir gehen auch nicht so weit, daß wir bei Annahme unseres Antrages sofortige Durchführung verlangen. Wir geben den Organisationen etwas Zeit. Der neue Beitrag an die I. T. F. soll erst ab 1. Jänner 1933 entrichtet werden und in bezug auf Festsetzung von Mindestbeiträgen schlagen wir sogar eine Frist bis 1. Januar 1935, also von über zwei Jahren, vor. In dieser Zeit können alle Instanzen der Verbände darauf vorbereitet werden, daß neue Anschauungen über die Beitragssysteme vorherrschen müssen. Wenn man von der I. T. F. die Durchführung einer internationalen Aktion verlangt, zum Beispiel im Konflikte zwischen Japan und China zu intervenieren, den Transport von Kriegsmaterial zu stoppen und dergleichen, so kostet das Geld, und an die betreffenden Organisationen müssen dann gewisse Anforderungen gestellt werden, denen sie zu genügen haben; daher müssen wir Maßnahmen treffen, um sie in einem bestimmten Falle dazu auch instand zu setzen.

Der Antrag über die Beitragssätze wurde wieder von den selben Organisationen eingereicht, wie auf dem Londoner Kongresse, mit einer einzigen Ausnahme: dem schwedischen Transportarbeiterverband. Derselbe hat davon abgesehen, nicht etwa, weil er gegen die Resolution ist — mit deren Inhalt ist er vollkommen einverstanden —, sondern weil er die Zeit nicht für geeignet hält, und überdies, weil seines Erachtens die Periode seit dem Londoner Kongreß zu kurz ist, um schon wieder den gleichen Antrag zu stellen, sodaß die Aussicht auf dessen Annahme sehr gering sei. Wie lange müßten wir dann eigentlich noch warten, bis sich einmal die I. T. F. für die Notwendigkeit ausreichender Beiträge einsetzt und ausspricht?

Dem Antrag ist übrigens noch ein Zusatz (B) beigegeben, in dem für den Fall der Ablehnung von Antrag A die Einsetzung einer zum Beispiel aus 11 Mitgliedern bestehenden Kommission verlangt wird, welche die Frage der Reorganisation der I. T. F. im Sinne unseres Antrages zu prüfen hätte. Wir hoffen, daß bei Ablehnung von Antrag A, Antrag B zur Annahme gelangt, wodurch es möglich sein wird, uns von der Notwendigkeit der Aenderung des Beitragssystems zu überzeugen. Rom ist auch nicht an einem Tage erbaut worden. Wir wollen niemandem diktieren, aber alle Länder müssen einen gleichmäßigen Anteil an der I. T. F. haben.

Darnach wird das Amandement des belgischen Eisenbahnerverbandes zur Diskussion gestellt. Es meldet sich zum Wort:

A. Paulis (Eisenbahner, Belgien): Unser Verband hat

ein Amendement zu Antrag<sup>2</sup> eingereicht, weil wir glauben, daß es unter den heutigen Umständen verfrüht wäre, wollte der Prager Kongreß den Antrag der skandinavischen Genossen annehmen. Käme es zur Annahme dieses Beschlusses, so würde dies bedeuten, daß diejenigen Organisationen, welche keine ausreichenden Mittel haben, nächstes Jahr aus der I. T. F. austreten.

Alle Gewerkschaften leiden schwer unter der Krise, und deshalb bezwecken wir mit unserem Vorschlag, daß erst eine Untersuchung über die finanziellen Verhältnisse der Mitgliedsorganisationen vorgenommen werde, bevor ein Kongreß eine weitere Beitragssteigerung beschließt. Die hier erwähnten Beitragssätze, welche gewisse Organisationen und Länder erheben, sind nicht so niedrig, wie behauptet wurde. Sie tragen den tatsächlichen Verhältnissen nicht Rechnung. Die Zentralisierung ist zum Beispiel in Frankreich und Belgien nicht so weit durchgeführt, wie in Skandinavien, wo die lokalen Gruppen die Beiträge an die Hauptkasse abführen. Wir sind davon überzeugt, daß die Lage vieler Verbände heute recht kritisch ist und das bedeutet auch, daß andere ihnen helfen müssen. Mindestens hätte es zu bedeuten, daß Organisationen, die sich jetzt in Schwierigkeiten befinden, auf keinen Fall einen höheren Beitrag leisten könnten; man würde sie nur zwingen, aus der I. T. F. auszutreten. Der Antrag der skandinavischen Kameraden zeugt von wirklichem gewerkschaftlichen Geiste; er geht von den richtigen gewerkschaftlichen Grundsätzen aus. Ich halte aber die Einsetzung eines besonderen Ausschusses zur Prüfung der Beitragsfrage für überflüssig; wir können dies ruhig dem Sekretariat, dem Generalrat und dem Exekutivkomitee überlassen. Die Annahme unseres Vorschlages wird uns vor unangenehmen Ueberraschungen in der Zukunft bewahren.

**V. Pedersen** (Transportarbeiter, Dänemark): Wie mein Vordredner Erikson schon bemerkte, wurde der vorliegende Antrag schon auf dem Londoner Kongresse gestellt; man hat dafür aber wenig Interesse gezeigt und kaum unsere Begründung angehört. Deshalb stellten wir ihn von neuem. Wir sind nach wie vor der Ansicht, daß die I. T. F. mit den jetzigen Beiträgen ihren Aufgaben unmöglich gerecht werden kann. Wir leben in schweren Krisenzeiten, das sei zugegeben; aber die Beiträge müssen in guten und in schlechten Zeiten ausreichen. Es ist eine bekannte Tatsache, daß in Krisenzeiten zur Verrichtung der gewerkschaftlichen Arbeit mindestens so viel, wenn nicht noch mehr Geld notwendig ist, als in normalen Zeiten. Wenn man eine Organisation mit den Beiträgen so knapp hält, daß sie nicht einmal ihre agitatorische Tätigkeit verrichten kann, ist sie ihren Aufgaben nicht gewachsen. Ich erinnere

nur an den großen Arbeitskonflikt in Finnland vor einigen Jahren. Damals ist die Transportarbeiterorganisation so gut wie vernichtet worden. Die I. T. F. war während dieses Arbeitskampfes außerstande, auch nur eine einigermaßen ausreichende Unterstützung zu gewähren. Als wir dies feststellten, sagten wir uns: es muß auf dem nächsten Kongresse der I. T. F. ein entsprechender Antrag gestellt werden, um unsere Internationale instand zu setzen, auch wirklich, wenn es gilt, ihren Mitgliedern zu helfen, ihrer Pflicht zu genügen. Das haben wir jetzt getan und wir hoffen, daß Sie einsehen werden, daß es dem Ansehen der I. T. F. nur schadet, wenn sie in einem solchen Großkampf nicht die notwendige Unterstützung gewähren kann.

Nun wendet man ein, die jetzige Krisenzeit sei nicht geeignet dazu, eine Änderung im Beitragsverfahren einzuführen. Dasselbe ist 1930 auch behauptet worden. Merkwürdig ist, daß dieser Einwand immer wieder von den Organisationen erhoben wird, die von der Krise am allerwenigsten zu verspüren bekommen, und nun frage ich mich, ob die Organisationen, die unter der Krise schwer leiden müssen, sich an die ändern wenden können, die nicht so viel darunter leiden. Das ist gerade nicht der Fall; das umgekehrte trifft zu.

Natürlich muß eine Untersuchung über das Beitrags-system durchgeführt werden. Wir verlangen nicht, daß die Organisationen ihre Beiträge sofort erhöhen. Sie haben Zeit bis Januar 1935. Aber es sollen keine neuen Organisationen in die I. T. F. aufgenommen werden, die von ihren Mitgliedern keine ausreichenden Beiträge erheben. Als wir den Antrag einreichten, haben wir uns wegen der vorgeschlagenen niedrigen Sätze geradezu geschämt. Unsern Mitgliedern gefallen derartige Anträge gar nicht. Wir waren und sind aber bereit, den internationalen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Leider sind viele Gewerkschaften nicht einmal in der Lage, ihren Mitgliedern vorkommendenfalls eine Streikunterstützung zu gewähren; bei einem Streik müssen sie ihre Mitglieder heimschicken ohne Unterstützung, ohne Brot für Frau und Kinder. Es ist klar, daß sie dann noch viel weniger einem Appell der I. T. F. um finanzielle Hilfe Folge leisten können. Darin muß eine Änderung kommen, nicht nur im Interesse der I. T. F. und ihrer Organisationen, sondern auch im Interesse der organisierten Arbeiter aller Länder.

**A. Vercruyce** (Straßenbahner, Belgien): Kameraden! Die Ausführungen der skandinavischen Kollegen habe ich mit großem Interesse verfolgt und ich kann gut verstehen, weshalb sie so nachhaltig auf der Annahme ihres Antrages bestehen. Wir haben das Sekretariat aber gebeten, die Anträge 2 und 3 zusammen zu behandeln, weil sie eng miteinander zusammenhängen. Die heute in allen

Ländern herrschende Reaktion macht es uns unmöglich, die Anträge zu akzeptieren. Die Verhältnisse sind heute viel schlimmer als zur Zeit des Londoner Kongresses, und wir müssen die Dinge so nehmen, wie sie sind. Wir sind damit einverstanden, daß eine Untersuchungskommission zur Lösung der Beitragsfrage eingesetzt wird. Es ist unseres Erachtens eine große Gefahr, höhere Beiträge schon ab 1933 zu erheben, da auch die der I. T. F. noch nicht angehörigen Verbände nicht mehr Mittel zur Verfügung stellen können. Die noch für den Anschluß in Betracht kommen, sind wahrscheinlich finanziell gerade am schlechtesten gestellt und sehr schwach. Dies ist einer der Hauptgründe, weshalb ich den Kongreß bitte, den Antrag der skandinavischen Kollegen nicht anzunehmen.

In fast allen Ländern werden die Arbeiter in ihrem Lebensniveau beständig herabgedrückt; eine Lohnsenkung löst die andere ab. Gleichzeitig stehen die Gewerkschaften infolge des verschärften Kampfes mit dem Unternehmertum vor größeren Ausgaben; ihr Mitgliederbestand weist im allgemeinen einen Rückgang auf. Die Unternehmer bemühen sich, Wohlfahrtseinrichtungen zu schaffen und dagegen haben die Gewerkschaften Stellung zu nehmen und anzukämpfen. Das ist mit ungeheuren Kosten verknüpft. Statt des Antrages 2 möchte ich daher eine einfachere Formel vorschlagen: es sollen nämlich bei Durchführung einer Bewegung, etwa eines Streiks, die Organisationen verpflichtet werden, zur Unterstützung der streikenden Organisation über den gewöhnlichen Beitrag hinaus für die Dauer der Bewegung einen monatlichen Sonderbeitrag zu entrichten. Sie wissen, daß sich die Durchschnittsmitglieder stets gegen eine Beitragserhöhung wehren; sagt man ihnen aber: „Es gilt, Solidarität zu üben“, dann geben sie gerne, weil es sich darum handelt, Kameraden in einem bestimmten Kampf zu unterstützen. Sie interessieren sich für die Bewegung, verfolgen sie mit dem größten Interesse, und es wird in viel größerem Maße, auch international, Solidarität geübt.

In bezug auf Antrag 3 sind die Verhältnisse komplizierter, aus dem einfachen Grunde, weil eine Bewegung nicht der andern gleicht und man nicht im voraus Richtlinien dafür aufstellen kann. Wenn Organisationen in einen Kampf verwickelt sind, werden sie vielfach von den angrenzenden Ländern ungenügend unterstützt. Auch diese sehr wichtige Frage sollte die vorgeschlagene Kommission eingehend prüfen, damit entsprechende Richtlinien aufgestellt werden.

Wir halten den skandinavischen Antrag keineswegs für phantastisch. Wir wünschen, daß wir ihn akzeptieren könnten, aber im jetzigen Augenblick ist dies unmöglich. Man muß die Lage, in der sich gewisse Organisationen

befinden, berücksichtigen und darf sie nicht zwingen, das Unmögliche zu tun.

**Ch. Lindley** (Transportarbeiter, Schweden): Genossen! Ich möchte zunächst klarstellen, weshalb die schwedischen Transportarbeiter die skandinavischen Anträge No. 2 und 3 nicht unterzeichnet haben. Es ist nicht, weil wir grundsätzlich damit nicht einverstanden wären; wir wissen, daß in der Praxis kein Verband mit weniger auskommen kann, als hier vorgeschlagen. Ein Verband, dessen Beitragssatz unter 12 Kronen liegt, taugt nichts. Die schwedischen Transportarbeiter zahlen etwas über 2 Pfund an die Hauptkasse des Verbandes und die Ortsgruppen erheben ihre eigenen Beiträge, die ebenfalls etwa 2 Pfund entsprechen, sodaß der Gesamtbeitrag sich auf 4 Pfund im Jahr beläuft. Es gibt aber in Schweden viele Gewerkschaften, die bedeutend höhere Beiträge erheben. In diesen Sätzen ist nicht inbegriffen die Unterstützung bei Streiks und Aussperrung, nicht einmal rechtliche Hilfe.

Die vorgeschlagenen Beiträge sind wirklich niedrig genug. Wir haben aber die Anträge nicht unterzeichnet, weil wir wußten, daß unter den heutigen Zeitverhältnissen der Kongreß seine Zustimmung dazu versagen wird. Wie die belgischen Kollegen schon bemerkten, sind die Zustände in der Gegenwart schlimmer als 1930. Millionen von Menschen sind brotlos und es besteht nicht die geringste Aussicht auf erhöhte Arbeitsmöglichkeit. Die Entwertung des Geldes in gewissen Ländern spielt ebenfalls eine Rolle. Der Wert der Währung in Schweden ist zum Beispiel um 20 bis 25 Prozent gesunken. Die Kosten der Lebenshaltung sind aber noch gerade so hoch wie vor Aufgabe des Goldstandards. Das gleiche trifft auf England zu. Unter Zugrundelegung der Verhältnisse in andern Ländern jedoch hätte man für die I. T. F. einen noch höheren Beitragssatz verlangen können.

Es liegen aber auch noch andere Schwierigkeiten im Wege. Die Interessen der Verbände innerhalb der I. T. F. sind nicht gleich. Die Staatseisenbahner haben an der I. T. F. ein ganz anderes Interesse als zum Beispiel die Transportarbeiter, weil ihre Löhne vom Parlament festgesetzt werden. Ihnen ist der Streik verboten und daher haben sie nicht dasselbe Interesse an internationaler Unterstützung, wie etwa die Hafendarbeiter oder Seeleute. Wenn wir ihnen die Last aufhalsen, werden sie sich möglicherweise auch beschweren.

Der einzige Ausweg ist ein Vorschlag, den ich schon vor 25 Jahren gemacht habe, nämlich die Einführung von Beitragssätzen, abgestuft nach der Größe der Organisationen, sodaß große Verbände verhältnismäßig weniger entrichten, als kleinere Verbände. Dieses System ist auch bei den skandinavischen Organisationen eingeführt worden.

Wenn in den skandinavischen Ländern ein Verband den Streik erklärt, erhält er pro Mitglied und Woche 1 Oere per 100 Mitglieder. Diese Art der Beitragsregelung werden wir in der I. T. F. wohl um das Jahr 1950 herum bekommen. Heute ist dies nicht möglich, aber immerhin: ich habe noch Hoffnungen. Den Vorschlag der belgischen Kollegen auf Einführung freiwilliger Beiträge halte ich für verfehlt. Wie er sich auswirkt, haben wir ja am besten beim finnischen Hafentarbeiterstreik sehen können. Ein solches System führt dahin, daß nur die Willigen zahlen und die andern wollen keine Opfer bringen. Deshalb müssen die Beiträge obligatorisch sein; jede Organisation muß für ihren Teil aufkommen. Ich kann mich im übrigen mit der Anregung der belgischen Kollegen, die Angelegenheit dem Generalrat und Exekutivkomitee zur weiteren Prüfung zu überlassen, einverstanden erklären. In den zwischen dem jetzigen und dem folgenden Kongreß liegenden drei Jahren kann viel passieren und wir werden uns dann eventuell vor Tatsachen gestellt sehen, welche die Annahme und Durchprüfung eines praktischen Vorschlages in der Beitragsfrage ermöglichen.

**A. Birkeland** (Matrosen und Heizer, Norwegen): Kollegen! Die I. T. F. ist heute auf dem Papiere zweifelsohne eine der stärksten internationalen Organisationen. In Wirklichkeit erfüllt sie die Wünsche und Erwartungen, die wir in sie gesetzt haben, nicht. Was kann sie eigentlich gegen die Angriffe der Faschisten und gegen den Lohnabbau tun? Heute so gut wie nichts. 90 Prozent aller Streiks und sonstigen Arbeitskämpfe werden verloren, weil es den Gewerkschaften an den nötigen Geldmitteln fehlt, um durchzuhalten. Eine internationale Arbeiterorganisation hat nach meinem Dafürhalten nur dann einen Wert, wenn sie den nationalen Verbänden bei Konflikten helfen kann; wenn nicht, muß sie unvermeidlich zugrunde gehen.

Gestern sprach der Genosse Cramp von der Ratifizierung des Washingtoner Abkommens. Er sagte, die Durchführung der 48-Stundenwoche hätte nicht mehr viel zu bedeuten. Die Seeleute arbeiten jedoch keine 48, sondern 84 Stunden pro Woche. Die Schifffahrt ist nun eine durchaus internationale Industrie und es ist unmöglich, in einem einzelnen Lande die Arbeitszeit herabzusetzen. Die Unternehmer wenden sofort ein, die nationale Industrie werde durch eine solche Maßnahme ruiniert. Die Länder mit einer niedrigen Geldwährung hätten dabei auch einen Vorteil anderen Ländern mit besserer Valuta gegenüber. Es ist eine Tatsache, daß in Ländern mit niedriger Valuta auch die Heuern viel niedriger sind als in anderen Ländern. Die Folge davon ist, daß die Schifffahrtsindustrie der ersteren Länder über viel bessere



Kampfmöglichkeiten verfügt als die übrigen. Dann gilt es, den betreffenden Verbänden helfend unter die Arme zu greifen, damit sie den Kampf gegen ihr Unternehmertum erfolgreich aufnehmen und zu Ende führen können. Und wir glauben, daß in einem solchen Falle die Internationale eingreifen muß. Wir erwarten von der I. T. F., daß sie etwas tut, und unsere Seeleute-Mitglieder hegen trotz allem die Hoffnung, daß die I. T. F. eine Organisation werde, die wirklich dazu beitragen kann, daß sich ihre wirtschaftlichen Verhältnisse bessern. Dies ist aber nach unserem Dafürhalten nur möglich, wenn sie auch einerseits die nötigen Mittel dazu zur Verfügung hat und andererseits sich Kampforganisationen herausbilden.

Wir sind nicht dafür, daß der Generalrat sich mit der Angelegenheit befaßt. Dies ist kein Mißtrauensvotum; der Generalrat wird sich aus den selben Personen wie bisher zusammensetzen und er hat ja zu dieser Frage bereits eine Entscheidung getroffen. Wir halten ihn für unparteiisch genug, aber wir legen Wert darauf, selber bei der Untersuchung, welche die Kommission durchführen soll, das heißt, in dieser Kommission vertreten zu sein. Aus diesem Grunde wäre es uns lieber, daß der Kongreß die vorgeschlagene Kommission wählt. Wir wünschen eine gewisse Kontrolle innerhalb dieser Kommission auszuüben, besonders weil sich die lateinischen Organisationen immer wieder einer Beitragserhöhung widersetzen. Lieber eine Million kampfstüchtige Menschen in der I. T. F., als zwei Millionen, die unfähig sind, zu kämpfen.

**N. Wälläri** (Seeleute und Heizer, Finnland): Werte Genossen! Der Vorschlag, der von den skandinavischen Transportarbeiter- und Seeleuteorganisationen eingereicht worden ist, ist von großer Bedeutung hinsichtlich der Durchführung von Arbeitsstreitigkeiten und deren Unterstützung durch die Internationale. Weniger wichtig ist es für Länder mit guten Organisationsverhältnissen. Finnland ist zum Beispiel ein Land mit armen Gewerkschaften. 1929 waren in Finnland ungefähr 90.000 Arbeiter gewerkschaftlich organisiert. Im Jahre 1930 brach der Terror gegen die Arbeiter aus; alle Gewerkschaften, auch die gewerkschaftliche Landeszentrale, wurden unterdrückt und geknebelt. Inzwischen haben sich wieder neue Organisationen gebildet, sie sind aber noch recht schwach. Insgesamt sind ihnen zirka 20.000 Arbeiter angeschlossen. Unter solchen Umständen ist es natürlich äußerst schwer, Arbeitskämpfe zu führen. Finnland ist überdies das Land der Streikbrecher. In unserem 1928/1929 geführten Kampfe haben wir damit schlechte Erfahrungen gemacht. Ein Kampf in unserem Lande kann nur erfolgreich sein, wenn wir von den ausländischen Kameraden unterstützt werden. Wo die Transportarbeiter in Frage kommen, kann

in dieser Beziehung viel getan werden. Streiken die Hafnarbeiter und werden die Schiffe von Streikbrechern be- und entladen, so liegt es an den Hafnarbeitern der übrigen Länder, über die fraglichen Schiffe den Boykott zu verhängen. Nur dann kann ein Dockerstreik gewonnen werden. Als 1928 der Dockerstreik geführt wurde, in den 12.000 Arbeiter verwickelt waren, konnten die Unternehmer Streikbrecher in jeder beliebigen Zahl anwerben, obgleich die Hafnarbeiter bis zum letzten Mann mächten. Der Streik wäre nutzlos gewesen und hätte zu einer Niederlage geführt, wenn nicht die skandinavischen Kollegen uns zu Hilfe gekommen wären. Die skandinavischen Transportarbeiter boykottierten die in Finnland von Streikbrechern beladenen Schiffe; sie haben aber auch finanzielle Unterstützung verliehen. Wenn andere Länder finnische Schiffe ebenfalls boykottiert hätten, wäre unser Streik in kurzer Zeit gewonnen gewesen.

Etwa 90 Prozent des gesamten finnischen Exports wird nach England, Deutschland, Frankreich und Holland verschifft und in diesen Ländern hätten die finnischen Schiffe auch boykottiert werden müssen. Die I. T. F. appellierte an ihre Mitgliedsverbände in diesen Ländern, aber ohne Erfolg. Sie wird sehr oft mißverstanden. Man glaubt, es sei eine Organisation, die nur in der Stadt Amsterdam bestünde. Dort ist nur der Sitz des Vorstandes und des Sekretariats. Ihr Fleisch und ihre Knochen sind anderswo, sind in England, in Frankreich, Holland, Skandinavien und anderen Ländern. Was immer in Amsterdam auch unternommen werden mag, es ist ganz bedeutungslos, solange die Organisationen in den einzelnen Ländern ihre Weisungen nicht befolgen und ausführen. Wenn keine tatkräftige Unterstützung verliehen werden kann, dann muß unsomewhat für finanzielle Hilfe gesorgt werden. Die von den skandinavischen Verbänden eingereichten Vorschläge bezwecken, der I. T. F. ausreichende Mittel zu verschaffen, damit sie Organisationen, die Arbeitskämpfe zu führen haben, unterstützen kann. Wenn sich Organisationen in Ländern mit niedrigem Lohnstandard dagegen wehren, so ist dies noch verständlich, nicht aber, wenn solche in Ländern mit besserem Stand der Löhne von einer Beitragserhöhung nichts wissen wollen. Finnland ist ein Land mit niedrigen Löhnen. Seit 1930 sind sie um etwa 60 Prozent, in manchen Fällen sogar um 80 Prozent herabgedrückt worden. Das sind die Folgen der faschistischen Lappo-Bewegung und der Unterdrückung der Gewerkschaftsbewegung. Die neuen Organisationen sind noch nicht stark genug. Viele finnischen Arbeiter arbeiten zu einem Taglohn von 1 bis 2 Shilling. Aber wenn auch die Löhne bei uns so niedrig sind, sind wir dennoch bereit, höhere Beiträge an die I. T. F. zu zahlen. Wir

haben die Notwendigkeit dazu besonders nach unseren Erfahrungen in dem erbitterten Kampfe für die Hafenarbeiter eingesehen. Die Kollegen Pedersen und Erikson haben darüber bereits gesprochen, weshalb ich nicht mehr näher darauf eingehen möchte. Wir dürfen nicht vergessen, daß niedrige Löhne in einem Lande sich auf den Lohnstandard in anderen Ländern auswirken. An einer Beitragserhöhung sind deshalb Organisationen in Ländern mit hohen Löhnen gerade so interessiert wie die Länder mit niedrigen Lohnsätzen.

**O. Danielsson** (Seeleute, Schweden): Kameraden! In der schwedischen Ausgabe der I.T.F. vom August sehe ich auf der ersten Seite geschrieben: „Was tut die I.T.F.?“ Nach meinem Dafürhalten hängt diese Frage zusammen mit der Frage: „Was für Beiträge werden an die I.T.F. gezahlt?“ Nur daraus kann geschlossen werden, was die I.T.F. tun kann. Die skandinavischen Organisationen sind der Ansicht, daß der I.T.F. weitaus größere Möglichkeiten als bisher gegeben werden müssen, daß sie in Ländern wie Australien, Südamerika u. a. eine viel durchgreifendere Propaganda entfalten sollte. Eine internationale Organisation kann nur dann von Bedeutung sein, wenn sie auch die Arbeiter dieser Länder für sich zu gewinnen weiß. Ich habe schon 5 Kongressen der I.T.F. beigewohnt. Würden Sie mich aber fragen, welche Fortschritte die I.T.F. in diesen 10 Jahren gemacht hat, so müßte ich darauf die Antwort schuldig bleiben. Ich glaube, daß die für die Arbeiter erzielten Fortschritte und deren Bedeutung für die I.T.F. recht gering sind.

Gestern hat uns unser Vorsitzender Cramp gebeten, für die Verwirklichung der 40-Stundenwoche zu arbeiten. Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß zum Beispiel die Arbeitszeit der Seeleute viel länger als 48 Stunden ist, nämlich 84 Stunden in der Woche. Wie kann die I.T.F. aber eine erfolgreiche Agitation führen, wenn sie nicht einmal in der Lage ist, die in den verschiedenen Ländern schlecht organisierten Seeleute zu sich hereinzuholen. Bei der Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der skandinavischen Anträge sollte der Lebensstandard eine geringere Rolle spielen. Wir haben ja gerade gehört, daß sogar die finnische Organisation bereit ist — und die finnischen Arbeiter gehören doch zu den am schlechtesten bezahlten — die höheren Beiträge aufzubringen. Die belgischen Genossen schlagen vor, die Angelegenheit an den Generalrat zu verweisen. Wir sind nicht damit einverstanden, daß solche Anträge auf diese Art und Weise begraben werden. Sie täten besser daran, zu sagen, was sie zu den Anträgen selbst denken. Wir bestehen darauf, daß die Angelegenheit, sofern der Kongreß die Anträge nicht akzeptiert, an eine Kommission

verwiesen wird und wir legen Wert darauf, daß diese Kommission vom Kongreß ernannt wird. Es sei zugegeben, daß innerhalb der I.T.F. Interessen verschiedener Art bestehen. Die Eisenbahner werden nicht leicht in einen Streik treten, weil ihnen dies auf Grund gesetzlicher Bestimmungen sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht ist. Vielleicht sind sie aber aus einem Solidaritätsgefühl heraus bereit, unsere Anträge zu unterstützen und mitzuarbeiten, wenn es gilt, den Lebensstandard im Transportgewerbe zu heben.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär der I. T. F.): Kameraden! Wie auch der Beschluß, den dieser Kongreß zu dem Antrage der skandinavischen Genossen fassen wird, laufen mag, ein Ding ist meines Erachtens doch gewiß: Sie werden sich darüber nicht zu beklagen haben, daß der Kongreß in Prag Ihren Antrag nicht ernstlich diskutiert hätte. Ich bin auch der Meinung, und ich spreche im Namen des Generalrates, daß dieser Antrag es wert ist, um ernstlich besprochen zu werden.

Wie bereits von den Antragstellern hervorgehoben worden ist, entspringt der Antrag dem Wunsche, die Internationale stärker und kräftiger zu machen, um sie besser in stand zu setzen, ihre Aufgaben den angeschlossenen Arbeitern gegenüber zu erfüllen, und in diesem Sinne begrüßt es der Generalrat, daß sich die skandinavischen Genossen nicht zu sehr über ihre Niederlage auf dem Londoner Kongreß geärgert und daß sie neuerdings diese wichtige Frage unserem Kongresse zur Diskussion unterbreitet haben. Aber die selben Gründe, welche den Generalrat vor zwei Jahren in London bewogen haben, dem Kongresse die Annahme des Antrages der skandinavischen Organisationen nicht zu empfehlen, bestehen auch heute noch. Ich persönlich würde es begrüßen, wenn der Kongreß dem Antrag der Skandinavier zustimmen und wenn sich die Organisationen verpflichten würden und könnten, diesen Beschluß zur Durchführung zu bringen. Ich wäre ein verdammt schlechter Generalsekretär, wenn ich an Beiträgen aus den Organisationen nicht herausholen wollte, was aus ihnen herausgeholt werden kann. Und ich habe schon vor zwei Jahren darauf hingewiesen, daß an sich die Beiträge, die an internationale Organisationen gezahlt werden, lächerlich niedrig sind im Vergleich zu dem, was die Mitglieder in den verschiedenen Ländern an ihre eigene Organisationen zahlen und wenn wir daneben feststellen, was in schönen Resolutionen alles von den internationalen Organisationen gefordert wird: Kampf gegen Krieg, Kampf gegen Faschismus, internationaler Kampf zur Verkürzung der Arbeitszeit, internationaler Kampf gegen die Arbeitslosigkeit, internationaler Kampf für die Umgestaltung der gesamten Wirt-

schaft, Kampf gegen den Kapitalismus, Kampf für den Sozialismus, und wenn wir dann feststellen, was die Organisation zur Durchführung dieser internationalen Kämpfe an Beiträgen an die Internationale entrichten, so ist das einfach lächerlich. Ich glaube, wir werden tatsächlich international nie zu tatkräftigen, schlagfertigen Organisationen kommen, wenn man nicht einsehen lernt, daß Aktionen Geld kosten, und genau die selben Argumente, die die angeschlossenen Organisationen in ihren eigenen Ländern gebraucht haben, um ihre Mitglieder davon zu überzeugen, daß sie ausreichende Beiträge zahlen müssen, gelten auch für die internationale Organisation. Ich sage dies nur, damit kein Zweifel darüber besteht, wie ich als Generalsekretär der I.T.F. über die Beiträge denke. Andererseits verstehe ich, und verstehe ich besser, als die skandinavischen Organisationen es können, daß man einen derartigen Fortschritt nicht von heute auf morgen machen kann, daß, wenn es schon schwer ist, eine gerechte Beitragsleistung national durchzuführen, es unendlich schwerer ist, ein allen Verhältnissen gerecht werdendes Beitragssystem international durchzuführen. Die I. T. F. erhebt heute einen einheitlichen Beitragssatz von 8 Cents pro Kopf und Jahr. Das ist zu wenig, aber jedenfalls: damit werden heute der I. T. F. genügend Mittel zur Verfügung gestellt, um ihre tägliche Arbeit zu leisten. Nicht genug haben wir, und darauf haben die Skandinavier hingewiesen, um aus den Beiträgen auch internationale Aktionen zu unterstützen. Diese Tatsache veranlaßte die skandinavischen Kollegen, eine Beitragserhöhung auf 50 Oere zu verlangen, wovon 35 Oere einem Kampffonds zugeführt werden sollen.

Genossen! Der Generalrat ist grundsätzlich für einen Kampffonds. Ich möchte aber darauf hinweisen, daß von den über 100 angeschlossenen Organisationen der I. T. F. sich stets mindestens eine im Kampfe befindet; das bedeutet, daß unser Kampffonds fortwährend in Anspruch genommen werden müßte, und ein Beitrag von 35 Oere wäre nach meiner Ueberzeugung unzureichend. 35 Oere bei rund  $2\frac{1}{2}$  Millionen Mitgliedern machen etwa 900.000 schwedische Kronen, heute ein Betrag von etwa 700.000 Reichsmark aus, eine hübsche Summe; wenn aber heute oder morgen ein Großkampf ausbricht, ist auch eine Unterstützungssumme von 700.000 Mark nicht genügend, um einen solchen Kampf durchzuführen. Als vor zwei Jahren 35 Oere für den Kampffonds beantragt wurden, hatten dieselben um 25 Prozent mehr Wert als heute, das heißt der Kampffonds wäre um 25 Prozent mehr als heute wert gewesen. Dies zeigt, daß wir den Antrag der schwedischen Genossen nicht ohne weiteres annehmen können.

Wie ich bereits hervorgehoben habe, sind die Verhältnisse in den einzelnen Ländern durchaus verschieden. Auf dem Kongresse in London habe ich schon darauf hingewiesen, daß wir die Organisationen im Fernen Osten, in Indien und China, nicht auf die gleiche Linie mit anderen, etwa den skandinavischen Organisationen, stellen können. Was man in Skandinavien kann, kann man nicht in Indien und auch in sehr vielen Ländern Europas nicht, und ein Beschluß der I.T.F., der entweder nicht durchgeführt wird oder eine große Zahl unserer Mitgliedsverbände zum Austritt veranlaßt, hat keinen Wert. Wir mögen bedauern, daß viele unserer Organisationen heute niedrige Beitragssätze, keinen anständigen Organisationsapparat haben, nicht so ausgebaut sind, wie die Organisationen in den nordischen Ländern; aber dadurch, daß wir sie innerhalb der I.T.F. haben, besteht die Möglichkeit, sie gewerkschaftlich zu schulen und zu erziehen, damit sie allmählich dem Beispiele besser eingerichteter Organisationen folgen.

Vor einigen Monaten war ich mit dem Genossen Bidégaray auf dem Kongresse der französischen Hafentarbeiter; diese Organisation befindet sich in einer sehr schwierigen finanziellen Lage. Die Mitglieder zahlen im Monat an die Hauptkasse einen Betrag von 15 Pfennig. Ich habe ihnen mitgeteilt, daß die I.T.F., das heißt ihre angeschlossenen Verbände, unmöglich einem angeschlossenen Verband fortwährend finanziell unter die Arme greifen können, daß sich die französische Organisation nur dadurch auf eigene Beine stellen könne, wenn der Beitrag erhöht wird. Im Einvernehmen mit der französischen Organisation führt nun die I.T.F. mittels Flugblätter und Artikel, welche unter die französischen Arbeiter verteilt werden, eine Aufklärungskampagne über die Art der Organisation und der Beitragsleistung in anderen Ländern. Der Vorstand der französischen Organisation hat sich verpflichtet, dem nächsten Kongreß, nachdem der Boden gut vorbereitet ist, einen Antrag auf Erhöhung der Beiträge zu unterbreiten. Ich glaube, wenn wir so vorgehen, werden wir mehr erreichen, als wenn wir den Stab über das Knie brechen, und ich möchte deshalb, die skandinavischen Genossen würden verstehen, daß es innerhalb der I.T.F. Länder gibt, wo man organisatorisch noch nicht den Stand erreicht hat, den heute alle skandinavischen Organisationen innehaben, daß man international nur langsam vorgehen und nichts erzwingen kann und ferner, daß man nur dadurch etwas erreicht, indem man erzieht und aufklärt und dadurch die Organisationen, die weiter zurück sind, vorwärts bringt. Der Generalrat muß aus diesem Grunde den Kongreß bitten, den Vorschlag A heute noch nicht anzunehmen. Die skandinavischen Ge-

nossen selber haben mit dieser Möglichkeit gerechnet, indem sie zugleich Antrag B eingereicht haben, wonach der Kongreß eine etwa aus 11 Personen bestehende Kommission einsetzen soll, welche die Frage zu studieren und dem nächsten Kongreß einen Bericht zu unterbreiten hätte.

Wir möchten vorschlagen, daß der Kongreß dem Antrag B der skandinavischen Genossen insofern Rechnung trägt, als das Exekutivkomitee beauftragt wird, dem nächsten Kongreß den von den Skandinaviern gewünschten Bericht zu unterbreiten, daß aber bei dieser Untersuchung und bei der Ausarbeitung dieses Berichtes von den drei skandinavischen Ländern je ein Delegierter hinzugezogen wird. Hiergegen bestehen vielleicht gewisse Bedenken; vom rein organisatorischen Standpunkte aus gesehen, kann man sagen: die Exekutive oder der Generalrat ist die zuständige Körperschaft. Wir legen aber so großen Wert auf eine Zusammenarbeit mit den skandinavischen Genossen, daß wir wünschen, daß sie sich von den Schwierigkeiten überzeugen können, auf die man stößt, wenn solche organisatorische Fragen international geregelt werden sollen. Wir glauben, daß wir nur dann zu einem guten Resultate und einem einheitlichen, vom nächsten Kongreß, wenn nicht einmütig, so doch mit großer Stimmenmehrheit anzunehmenden Berichte kommen können, wenn wir bei der Untersuchung auch die skandinavischen Genossen zur Mitarbeit heranziehen.

Im Namen des Generalrats beantrage ich deshalb, der Kongreß beschließe, daß die Exekutive gemeinsam mit je einem Genossen von den drei skandinavischen Ländern diese Frage studiert und zu den hier vorliegenden Anträgen 2 und 3 dem nächsten Kongreß einen Bericht unterbreitet. Ich bitte, diesen Antrag des Generalrats anzunehmen und spreche die Hoffnung aus, daß sich die skandinavischen Genossen, wenn auch nicht gerne, so doch der Not gehorchend, mit diesem Vorschlag zufrieden erklären mögen.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Wie mir mitgeteilt wird, sind die französischen und belgischen Kameraden mit dem Vorschlage des Generalrats einverstanden. Ich bitte nun auch die skandinavischen Organisationen, sich dazu zu äußern.

Die skandinavischen Vertreter bitten, der Vorsitzende möge ihnen Gelegenheit geben, sich am Abend darüber zu beraten, damit sie anderntags auf dem Kongresse eine entsprechende Erklärung abgeben können. Diese Bitte wird ihnen gewährt.

*Um 7 Uhr wird dann die Sitzung auf Dienstag, den 9. August, morgen 9.50 Uhr, vertagt.*

## Dritter Tag.

Dienstag, den 9. August 1932.

### Vormittagssitzung.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Als der Kongreß gestern abend vertagt wurde, baten die skandinavischen Kollegen, den Beschluß über den Vorschlag, den Genosse Fimmen im Namen des Generalrats betreffend Antrag 2 A und B machte, hinauszuschieben, um ihnen Gelegenheit zu geben, sich im eigenen Kreise darüber auszusprechen. Ich bitte die skandinavischen Kollegen, dem Kongresse mitzuteilen, wie sie sich entschlossen haben.

**O. Eriksson** (Skandinavische Transportarbeiter-Föderation): Die skandinavischen Kollegen sind mit den Anregungen des Kollegen Fimmen einverstanden; sie möchten aber noch eine kleine Änderung, nämlich, daß man ihnen statt drei, vier Vertreter einräumt, um so auch den Eisenbahnern zu ermöglichen, bei der Untersuchung über die Beitragsfrage mitzuwirken. Wir hoffen, daß der Kongreß damit einverstanden sein wird. Von den skandinavischen Organisationen würden dann an den Beratungen teilnehmen: der Sekretär der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation und drei Vertreter für die skandinavischen Länder, je einer für die Eisenbahner, die Transportarbeiter und Hafenarbeiter und einer für die Seeleute.

Unseres Erachtens müßte die Kommission in der Weise vorgehen, daß zunächst die Skandinavier gemeinsam mit dem Sekretariat der I. T. F. einen Bericht über die Organisations- und Beitragsfragen ausarbeiten; dieser Bericht wäre dann dem Exekutivkomitee vorzulegen.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Von seiten der skandinavischen Organisationen wird mir mitgeteilt, daß sie bei Annahme des Vorschlages Fimmen ihren Antrag 3 über finanzielle Unterstützung und Sympathiebewegungen zurückziehen.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär der I. T. F.): Die skandinavischen Genossen haben mir inzwischen mitgeteilt, daß sie nochmals auf ihren letzten Beschluß zurückkommen



und daß sie den gestern von mir gemachten Vorschlag annehmen, also statt vier Vertreter: drei Vertreter.

Der von Fimmen im Namen des Generalrats gestellte Antrag wird einstimmig angenommen.

### GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Genossen! Es sind noch Begrüßungstelegramme eingegangen von der Gauleitung Barcelona des spanischen Eisenbahnverbandes und von „La Fraternidad“, der Organisation der Lokomotivführer Argentiniens, worin dem Kongresse brüderliche Grüße und die besten Wünsche für einen erfolgreichen Verlauf der Verhandlungen übermittelt werden. Das dritte Telegramm ist vom japanischen Seeleuteverband, der den Kongreß begrüßt und wünscht, daß er durch brüderliche Zusammenarbeit aller Delegierten und der Kongreßleitung zu einem glänzenden Meilenstein in der Geschichte der I.T.F. werde. Im letzten Telegramm, das zweite, das wir von der bereits genannten argentinischen Lokomotivführergewerkschaft erhielten, bittet uns diese, unseren ganzen Einfluß geltend zu machen, um einen Konflikt zwischen Bolivia und Paraguay zu verhindern, das heißt, daß der Kongreß sich zu diesem Konflikte aussprechen solle.

### BERICHT DER MANDATPRÜFUNGSKOMMISSION.

Die Mandatprüfungskommission hat festgestellt, daß 24 Länder vertreten sind, wovon 2 außereuropäische: Argentinien und Japan. Palästina war angemeldet, aber der Vertreter ist bis jetzt nicht erschienen.

Die Zahl der vertretenen Organisationen beträgt 56, mit einer Mitgliederzahl von 2.190.753. Die Gesamtmitgliederzahl der I.T.F. beträgt 2.351.243. Demnach sind etwa 160.000 Mitglieder nicht vertreten; diese verteilen sich auf kleinere Organisationen, die infolge der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse keinen Vertreter entsenden konnten.

Von den 56 hier vertretenen Organisationen sind 172 Delegierte erschienen, wovon 23 Gast-Delegierte, sodaß 149 stimmberechtigte Delegierte verbleiben.

Folgende befreundete Organisationen haben Vertreter entsandt:

Internationaler Gewerkschaftsbund: den Genossen W. Schevenels; Internationale öffentliche Betriebe: den Genossen Fr. Müntner; die graphischen Internationalen: den Genossen J. Roelofs; Internationaler Metallarbeiter-Bund: den Genossen K. Hampl; Internationale der Lebens-

und Genußmittel-Arbeiter: den Genossen Al. Büchi; die vereinigte gewerkschaftliche Landeszentrale der Tschechoslowakei: den Genossen Schäfer; Landesverband der Seeleute Großbritanniens: die Genossen J. H. Bennet und R. Breckenridge; Internationales Arbeitsamt: den Genossen A. Staal.

Die Verbände der Hafentarbeiter und Seeleute Frankreichs werden vom Genossen Bidégaray mit vertreten, die Stewards von Dänemark durch Genossen E. Jakobsen vom dänischen Schiffsheizerverband.

Die polnischen Organisationen der Eisenbahner und Lokomotivführer werden beide vertreten durch Genossen K. Maxamin. Wie Kollege Fimmen schon mitteilte, haben Paßschwierigkeiten die polnischen Kameraden verhindert, nach Prag zu kommen.

Außerdem ist noch ein Land hier vertreten, dessen Vertreter aus bestimmten Gründen jetzt noch nicht genannt werden darf; aber es wird sich am Schluß des Kongresses schon Gelegenheit finden, noch einmal auf diese Angelegenheit zurückzukommen.

Die Kommission glaubt, ihre Feststellungen nach bestem Wissen gemacht zu haben und bittet daher den Kongreß, ihren Bericht anzuerkennen und anzunehmen.

Der Bericht der Mandatprüfungskommission wird genehmigt.

#### **Antrag 4:**

Beitritt des russischen Eisenbahnerverbandes.

Der Kongreß der I. T. F., von der Notwendigkeit eines solidarischen Zusammenwirkens aller Arbeiter überzeugt, fordert den russischen Eisenbahnerverband auf, sich der I. T. F. anzuschließen.

Antrag des englischen Landesverbandes der Eisenbahner.

#### **A m e n d e m e n t.**

Es versteht sich, daß ein solcher Anschluß die Anerkennung der Grundsätze des Internationalen Gewerkschaftsbundes und demzufolge den Austritt aus der Roten Gewerkschafts-Internationale in Moskau bedingt.

Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Im Namen des Generalrats teile ich dem Kongresse mit, daß der Generalrat gegen die Annahme dieses Antrages ist, weil der Stockholmer Kongreß einen Beschluß gefaßt hat, wonach sich alle Organisationen des Transportgewerbes der I. T. F. anschließen können, in welchem Lande sie sich auch befinden mögen. Es steht also den russischen Verbänden nichts im Wege, wenn sie der I. T. F. beitreten wollen.

**W. Dobbie** (Eisenbahner, Großbritannien): Kollegen! Es freut mich, daß der von unserem Verband gestellte Antrag auf Zulassung des russischen Eisenbahnverbandes zur I. T. F. mehr oder weniger von unserem Vorsitzenden unterstützt wird. Ich will hier nicht auf die Meinungsdivergenzen, die innerhalb der verschiedenen Internationalen bestehen, eingehen. Ich weise nur darauf hin, daß schon zum Ausdruck gebracht wurde, daß alle Transportarbeiterorganisationen in die I. T. F. hinein gehören, und es kommt jetzt nur darauf an, einen weiteren Versuch in dieser Richtung zu machen, um den Anschluß der russischen Eisenbahner und dadurch größere Solidarität innerhalb der Arbeiterklasse zustande zu bringen. Wir wissen doch nur zu gut, wie in der heutigen Zeit die Kapitalisten zu Werke gehen, wie die faschistischen und kapitalistischen Regierungen versuchen, unsere Bewegung zu zerstören. Nach meiner Auffassung ist es Aufgabe unserer Bewegung, alles daranzusetzen, um die Einheit zustande zu bringen. Es handelt sich hier um den Eisenbahnverband eines Landes, wo die Arbeiterschaft die Macht besitzt, eine Arbeiterschaft, die versucht, den Sozialismus in die Tat umzusetzen, ihn zu verwirklichen. Zu unserer Freude ersehen wir immer wieder aus dem Tätigkeitsbericht, und wir legen auch den größten Wert darauf, daß die I. T. F. überall versucht, neue Organisationen zum Anschluß zu bringen. Es sind stets wieder die selben kapitalistischen und faschistischen Regierungen, die darauf ausgehen, mit Rußland Krieg anzufangen, weil man dort mit dem kapitalistischen Wirtschaftssystem aufgeräumt hat. Gerade weil wir schon einmal erklärt haben, daß sie zu uns gehören, müssen wir ihnen nochmals die Hand reichen und ihnen sagen: wir sind bereit, euch in eurem Kampfe gegen die anderen Länder zu unterstützen, und umgekehrt: wir wünschen auch, daß ihr uns in unserem Kampfe unterstützt. Wie gesagt, es freut mich, daß der Vorsitzende bereits zum Ausdruck gebracht hat, daß wir die russischen Verbände aufnehmen wollen. Es handelt sich jetzt schließlich nur darum, daß wir uns nochmals an sie wenden und sie zum Anschluß an die I. T. F. auffordern.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Es liegt ein Zusatzantrag des belgischen Eisenbahnverbandes vor. Der Genosse Paulis wird denselben mündlich näher begründen.

**A. Paulis** (Eisenbahner, Belgien): Kollegen! Wir haben einen Zusatzantrag zu dem Vorschlage der englischen Kollegen Eisenbahner betreffend Beitritt des russischen Eisenbahnverbandes eingereicht, wonach bei einem Anschluß der Russen zur Bedingung gemacht werden muß, daß sie die Grundsätze des Internationalen Gewerk-

schaftsbundes anerkennen und aus der Roten Gewerkschafts-Internationale in Moskau austreten. Als wir diesen Antrag einreichten, wußten wir nicht, daß der Generalrat einen ablehnenden Beschluß gefaßt hat oder noch fassen werde. Wir haben grundsätzlich nichts dagegen einzuwenden, daß sich die I.T.F. im Interesse ihrer Macht und der ihr innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung obliegenden Aufgaben an unsere russischen Kameraden wendet und sie fragt, ob sie gewillt sind, mit uns wieder Beziehungen aufzunehmen und sich uns anzuschließen oder nicht. Insofern sind wir mit unseren englischen Kameraden einverstanden. Wir wissen aber, daß die Gewerkschaftsbewegung in Rußland eine ganz andere ist als in den übrigen europäischen Ländern; wir wissen auch, daß man die Existenz des proletarischen Rußlands nicht in Abrede stellen kann und eine von uns ergehende Einladung würde eine Bekundung unserer Sympathie bedeuten. Man hat uns im Namen des Generalrats mitgeteilt, daß unsere russischen Kameraden wissen müssen, daß die I.T.F. besteht und daß es ihre Pflicht wäre, bei uns ihre Aufnahme zu beantragen. Das ist wahr; sie haben es bisher aber nicht getan und es sei zugegeben, daß es viel schöner wäre, wenn wir sie nochmals zum Beitritt einladen würden, aber ich glaube nicht, daß sie eine solche Einladung annähmen. Wenn wir diesen Zusatzantrag gestellt haben, so, weil wir gewisse Zweifel hegen. Sie dürfen nicht vergessen, daß unsere russischen Kameraden einer anderen Internationale angehören; bisher war es ihnen untersagt, sich irgend einer Berufsinternationale anzuschließen, die andere Grundsätze als ihre eigene Internationale vertritt. Aber trotzdem hätten wir nichts gegen eine Einladung einzuwenden, denn sie wäre gerade im jetzigen Moment des kapitalistischen Verfalls von ganz besonderer Bedeutung. Wenn aber der Kongreß den Vorschlag des Generalrats annimmt, das heißt, wenn von der Einladung Abstand genommen wird, so hätte ich doch eine ganz freundschaftliche Bemerkung an unsere englischen Kameraden zu richten: es gibt nämlich, ganz abgesehen von den fortschrittlicheren russischen Kameraden, eine Anzahl Transportarbeiter-Organisationen in England, die der I.T.F. noch nicht angeschlossen und in geographischer und ideologischer Beziehung noch weit von uns entfernt sind. Hier wäre ein reiches und dankbares Betätigungsfeld in unmittelbarer Nähe unserer englischen Genossen.

Zum Schlusse beantrage ich, daß, wenn über den Antrag der englischen Kollegen eine Abstimmung herbeigeführt wird, man zugleich auch über unseren Zusatzantrag abstimmen läßt.

Al. Büchi (Transportarbeiter, Schweiz): Der Stand-

punkt, den ich einzunehmen habe als Vertreter des schweizerischen Transportarbeiterverbandes, ist leider so, daß ich mich mit meinem eigenen Gewissen etwas in Konflikt setze. Wir müssen hier über eine Frage sprechen, die es uns nicht leicht macht, eine Entscheidung zu treffen. Ich möchte vor allem vorausschicken: wenn wir als Vertreter der schweizerischen Transportarbeiter gegen eine Einladung an die russischen Eisenbahner, gegen die Aufnahme der Russen in die I. T. F. sind, dann nehmen wir diesen Standpunkt nicht ein, weil wir etwa Feinde der russischen Revolution wären, weil wir keine Sympathien für die russischen Arbeiter hätten; im Gegenteil: wenn es auf das ankäme, dann würden wir die russischen Arbeiter alle herzlich willkommen heißen. Wir würden sie herzlich begrüßen innerhalb der I. T. F. Aber, werte Genossen! Es besteht ein kleiner, kleiner Unterschied zwischen der russischen Arbeiterschaft, mit der wir uns eins fühlen, und zwischen den Herrschern der russischen Arbeiterschaft, des russischen Landes. Und da komme ich auf das, was uns bewegt.

Kollegen! Wir wissen, die I. T. F. hat ja, bekanntlich auch die Internationale Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter, der ich anzugehören die Ehre habe, ihre Tore offen. Es bedarf keiner Einladung für die Russen, damit sie sich irgend einer Internationale anschließen. Die Satzungen unserer Internationale sind ja so, daß, wenn in einem Lande keine Landeszentrale besteht, die dem I. G. B. angeschlossen ist, die Organisationen von einer Berufsinternationale angenommen werden können. Also, in Rußland besteht keine Landeszentrale, die dem I. G. B. angeschlossen wäre; es besteht deshalb kein besonderer Grund zu einer Einladung. Die Tore der I. T. F. sind offen und wenn die Russen wollten, dann könnten sie kommen. Daß man da flattieren, diese Leute, die doch eine eigene Internationale gegründet haben, einladen soll, das, Kollegen, scheint mir doch etwas unnötig zu sein. Bei der Internationale der Lebensmittelarbeiter haben wir seinerzeit diesen Schritt gewagt. Unser Freund Fimmen war dabei, wie wir in einer Vorstandssitzung in Basel lang und breit beraten haben, welche Konsequenzen sich daraus ergeben könnten gegenüber dem I. G. B. Wir wußten, daß der I. G. B. die Aufnahme der Russen durch die Lebensmittelarbeiter nicht gerade begrüßen würde, wir sagten uns aber: es muß einmal nach vorwärts ein Versuch gemacht werden. Am guten Willen, mit den Russen zusammenzuarbeiten, fehlte es also unsererseits nicht. Wir wollten einmal probieren, ob es geht. Die Sympathien für die russischen Arbeiter sind ja da; wir sagten uns: probieren wir einmal, ob man mit den Personen reden kann und ob mit ihnen auszukommen ist.

Und Kollegen, ich muß Ihnen nun sagen, seit 1925, seitdem wir die Russen auf unserem Kongreß in Brüssel aufgenommen haben, haben wir Dinge erlebt, die so ziemlich alles darstellen, was ein Mensch noch vertragen kann. Es kam schließlich der Moment in Stockholm, wo die Russen selber auszogen und wir alle haben erleichtert aufgeatmet. Wenn nun die englischen Freunde mit ihrer bewundernswerten Kaltblütigkeit besonders für die Russen eintreten, möchte ich sie bitten, sich einmal mit unserem Freund Benfield, Sekretär des englischen Bäckereiarbeiter-Verbandes in Verbindung zu setzen. Ich bewundere ihn auch seiner Kaltblütigkeit wegen, aber unserem englischen Freund Benfield ist es auch ein bißchen zu dumm geworden. Es war eine gewisse Garnitur, die uns auf den Kongressen und Sitzungen präsentiert wurde, es waren keine russischen Arbeiter und wenn diese Garnitur nicht die rechten Dienste tat, wurde sie auf die Seite gestellt und auf dem nächsten Kongreß sahen wir eine andere Garnitur. Und wenn wir glaubten, endlich jemanden zur Zusammenarbeit gefunden zu haben, wurde auch sie wieder zurückgezogen und standen wir wieder vor einer neuen Garnitur. Die russischen Arbeiter haben dazu gar nichts zu sagen. Sie sind die Gefangenen ihrer eigenen Organisationen.

Diese Russen nun haben uns auf dem Kongresse von Brüssel erklärt: Wir sind bereit, eure Statuten anzuerkennen, wir sind bereit, aus dem internationalen Propagandakomitee — dasselbe hatten sie mitgegründet — auszutreten.

Kollegen! Ein halbes Jahr später hat man in der Presse wiederum auf die I. U. L. losgehauen nach allen Regeln der Kunst. Wir haben sie gefragt: Wie stehen denn die Dinge. Ihr habt doch erklärt, ihr würdet aus dem Komitee austreten etc. Und man sagte uns: wir haben auf dieses internationale Propagandakomitee keinen Einfluß. Hier ist es nämlich gerade wie in der hohen Politik: wenn etwas in den hohen russischen Instanzen gemacht wird, weiß die eine nicht, was die andere tut. Werte Kollegen! Auf den Kongressen, in den Vorstandssitzungen war es direkt eine Schande, wie es da zugegangen ist. Die Russen kannten genau unsere Statuten, aber das hinderte sie nicht, immer wieder Anträge zu stellen, die gegen die Statuten des I. G. B. und gegen unsere Statuten verstießen. Sie wollten uns zwingen, Geldsammlungen einzuleiten, um illegale Streiks in Griechenland, in Rumänien etc. unter Umgehung der zuständigen Instanzen zu unterstützen. Wir haben ihnen erklärt: Kollegen! Das können wir nicht, wir dürfen diesen Weg nicht einschlagen, das wäre ein Verstoß gegen andere Berufssekretariate, ein Verstoß gegen den

I.G.B. Und dann schleuderte man uns ins Gesicht: Ihr wollt eben nicht, ihr seid Söldlinge des Kapitals, ihr seid gegen unsere Brüder. Was sie aus ihrem Kragen herausbringen konnten, schmissen sie uns an den Kopf. Sie haben uns nicht nur als Agenten des Unternehmertums, sondern auch als dumme Kerle hingestellt. Die Kollegen aus Rußland kamen mit ellenlangen Resolutionen und wollten unserem Kongreß zumuten, diese Resolutionen anzunehmen. Im Jahre 1929 will man uns europäische Gewerkschaften belehren, daß Akkordarbeit schädlich sei. Wir haben gerade auf diese Leute von Rußland gewartet, um uns das zu sagen. Ausgerechnet diese Leute sind es, die uns belehren müssen, was eine Gewerkschaft heißt. Wir kamen uns immer so vor, als ob diese Leute glaubten, sie müßten uns noch organisieren und noch dies und jenes lehren. Ich habe unseren Kollegen gesagt: Kinder, wir blamieren uns ja vor allen anderen Gewerkschaften. Die Russen waren nicht zu belehren, sie erklärten uns einfach: Ihr seid Schufte, Verräter, wenn ihr das nicht annehmt. Und so sind sie systematisch vorgegangen.

Kollegen! Wir haben versucht, sie zu belehren, ihnen beizubringen, wie die Sachen gehen, wir haben Delegierte nach Rußland geschickt. Was ist dabei herausgekommen? Daß unsere deutschen Kollegen erklärt haben: jetzt ist Schluß. Eine solche Behandlung lassen wir uns nicht mehr gefallen. Selbst unsere skandinavischen Kameraden, die mit so großer Begeisterung und Liebe für die Aufnahme der Russen in die I.U.L. eingetreten sind, haben erklärt: es ist Schluß; wir alte Gewerkschafter lassen es uns nicht bieten, daß wir von diesen jungen Burschen derart behandelt werden. Wir haben auf unserem Kongreß den Russen erklärt: schickt uns anständige Leute, mit denen wir reden können. Und dann haben sie zum nächsten Kongreß noch schlimmere geschickt. Kollegen! Was will man machen? Ihr kennt den Aufbau der russischen Republik. Wir wünschen, daß sie sich behaupten möge, wir wünschen aber auch, daß sie in etwas andere Bahnen komme, was Politik und Gewerkschaft anbelangt. Daß wir aber mit den Russen gewerkschaftlich arbeiten können, Kollegen, das ist ausgeschlossen. Wir haben als Berufsinternationale und als Gewerkschafter seit Jahr und Tag den Kampf geführt gegen die Nachtarbeit und in einer Reihe von Ländern ist sie heute ganz verboten, dank unserer Beharrlichkeit und Energie. Und dann gehen die Russen selber her und führen das Dreischichtensystem ein! Sie tun in ihrem Lande Dinge, wofür sie uns, wenn wir es täten, als Verräter ausschimpfen würden.

Kollegen! Ich möchte auch unsere Krafftfahrer der Tschechoslowakei warnen: seid in eurer Begeisterung nicht

allzu splendid, wenn ihr Rußland Besuche abstatten wollt. Wir führen heute einen Kampf der Taxichauffeure; wir sind in Basel gerade an einem Streik vorbeigegangen. Nun sabotieren die Kommunisten, die verbündeten Brüder Rußlands, die von dort her Subventionen erhalten, unsere Bewegung der Taxichauffeure, wo sie nur können, und diese Leute sollen wir noch offiziell besonders einladen? Kollegen! Blamieren wir uns doch nicht. Laden wir doch niemanden ein, der nur unsere Stube verunreinigt, wenn er hereinkommt. Kameraden! Wir sprechen unsere Sympathie aus für das russische Volk, aber mit den Führern, die sie uns senden, mit denen kann nicht gesprochen werden, weil sie nicht mit den ehrlichen Absichten kommen, wie wir das als Gewerkschafter gewohnt sind.

**J. Jura** (Tschechische Krafftfahrer): Es hat sich gezeigt, daß der Standpunkt der englischen Genossen in bezug auf die russische Angelegenheit und derjenige der Genossen, die hier gesprochen haben, einander ganz entgegengesetzt sind. Es wäre wünschenswert, daß in einer so großen und bedeutenden Internationale, wie die I. T. F. sie darstellt, eine einheitliche Meinung über diese Frage bestünde. Es handelt sich hier eigentlich um die Anknüpfung von Beziehungen zu den russischen Kameraden. Keiner glaubt wohl, daß eine Verbindung mit denselben morgen oder übermorgen schon zustande gebracht werden kann; es handelt sich nur, den ersten Schritt zu tun, um zu einer Verbindung zu kommen. Diese Verbindung mit den russischen Genossen ist umso wichtiger, weil wir sehen, daß die Kapitalisten und die Faschisten in der ganzen Welt immer stärker werden. Wir sehen zum Beispiel, daß der Faschismus unter Leitung von Hitler jetzt schon sogar Verbindungen sucht mit dem verhaßten Frankreich und anderen Ländern, und warum sollten wir als Arbeiter nicht auch versuchen, mit den russischen Arbeitern in Verbindung zu kommen.

Genosse Büchi hat erklärt, man könne von den Russen nicht viel lernen. Wenn wir uns aber die Entwicklung in den kapitalistischen Staaten näher ansehen, müssen wir feststellen, daß Not und Krise immer weiter fortschreitet, und wir müssen auch feststellen, daß wir von den russischen Arbeitern sehr wohl lernen können, und zwar lernen, wie man eine zielbewußte, klassenbewußte Arbeiterpolitik führen kann, um den Kapitalismus endgültig abzuschaffen und den sozialistischen Staat aufzurichten. Wenn wir in allen Ländern unseren Kameraden sagen, daß wir den Kapitalismus bekämpfen müssen, ist es auch unsere Pflicht, daß wir uns bei den Russen davon überzeugen, was sie in ihrem Lande gemacht haben.

Es besteht kein grundsätzlicher Unterschied zwischen dem russischen Arbeiter und seinem Führer, so wie es



der Genosse Büchi angedeutet hat, denn in Rußland wird kein Mensch geduldet, der irgendwie gegen die Interessen der Arbeiterschaft verstößt.

Der Verband der tschechischen Kraftfahrer schließt sich nicht nur dem Antrage der englischen Genossen an, sondern er ergänzt ihn in dem Sinne, daß er Anknüpfung von Verbindungen nicht nur mit den Eisenbahnern, sondern mit allen Transportarbeitern fordert. Heute gehen die Bürgerlichen nach Rußland, schreiben über Rußland Bücher und alles, was wir über Rußland wissen, wissen wir von bürgerlichen Quellen. Warum sollten wir denn nicht selber nach Rußland gehen und dort von der Nähe ansehen, was in Rußland zustande gebracht und aufgebaut wird; und warum sollen wir auch nicht erlauben, daß die russischen Genossen von uns lernen?

Genosse Büchi hat auch bemerkt, die tschechischen Chauffeure sollten nicht zu weit gehen mit ihren Sympathien gegenüber Rußland, damit sie keine Enttäuschungen erleben würden. Wir erklären aber, daß die tschechischen Kraftfahrer es als ihre Pflicht ansehen, die russischen Kameraden in ihrem Kampfe gegen den Kapitalismus zu unterstützen, denn wir sind uns dessen voll bewußt; wenn einmal das Sowjetregime in Rußland fällt, dann ist die Arbeiterbewegung der ganzen Welt in Gefahr.

**A. Birkeland** (Matrosen und Heizer, Norwegen): Genossen! Unsere Losung muß nach wie vor sein: „Proletarier aller Länder, vereinigt euch!“ Aber wenn man international zusammenarbeiten will, muß man auch damit rechnen können, daß man einander loyal gegenübersteht, und wir haben in Skandinavien versucht, mit den Russen zusammenzuarbeiten. Im Jahre 1927 hat in Kopenhagen eine Versammlung stattgefunden, an der auch die Russen teilgenommen haben. Dort haben wir versucht, einen Gegenseitigkeitsvertrag miteinander abzuschließen; wir haben den Vertrag ratifiziert, die Russen davon in Kenntnis gesetzt, aber die Antwort der Russen darauf steht heute noch aus. Dagegen sind sie zur selben Zeit dazu übergegangen, in unseren Ländern kommunistische Zellen zu bilden, und wenn wir uns an die Russen wenden, dann läßt man uns eine Antwort durch Vermittlung solcher Zellen zukommen. Wir dürfen nicht vergessen, daß vor einigen Jahren in Straßburg ein revolutionärer Transportarbeiterkongreß stattgefunden hat und dort beschlossen wurde, daß die wichtigste Aufgabe dieser Leute sein soll, die reformistischen, das heißt, die sozialistischen Gewerkschaften zu bekämpfen und zu verdrängen. Ferner hat vor einigen Monaten in Hamburg eine internationale Konferenz von Seeleuten und Hafenarbeitern stattgefunden, und wer die Entschlüsse

dieser Konferenz gelesen hat, weiß, daß sie zu 99 Prozent gegen die I. T. F. gerichtet sind. Es ist schade, daß sich solche Zustände herausgebildet haben, aber bei der Politik, welche die Russen treiben, hat es keinen Zweck, sie besonders einzuladen, der I. T. F. beizutreten. Wir müssen ihnen aber zu verstehen geben, daß ihre Politik letzten Endes nur der russischen Bewegung, und dann der Arbeiterbewegung überhaupt schadet. In Stockholm ist beschlossen worden, daß sie sich uns anschließen können, wenn sie gewillt sind, international mit uns zusammenzuarbeiten. Zunächst müssen aber die Russen anerkennen, daß wir auf proletarischer Grundlage stehen.

**F. Staněk** (Eisenbahner, Tschechoslowakei): Im Namen aller anderen angeschlossenen Organisationen in der Tschechoslowakei stelle ich fest, daß es nach unserer Anschauung nur dann zu einer Verständigung zwischen uns und den russischen Genossen kommen kann, wenn diese mit ihrer Zertrümmerungspolitik innerhalb der Arbeiterschaft aufhören. Bis zu dieser Zeit sind alle Reden über diese Frage unnützer Verlust an Energie und Zeit. Was der Genosse Jura hier vorgebracht hat, ist also nicht unsere Auffassung.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Es tut auch mir leid, daß wir mit dieser Frage so viel Zeit verlieren. Ich bitte die Kollegen, zu bedenken, daß wir nach Schluß dieser Vormittagssitzung nur noch zwei Tage, Freitag und Samstag, für unsere Beratungen zur Verfügung haben. Das Wort hat Genosse

**Edo Fimmen** (Generalsekretär der I. T. F.): Ich glaube nicht, daß ein Mann hier in diesem Saale ist, der nicht die Russen in der I. T. F. haben möchte. Ich habe dies gehofft und dafür gearbeitet in all den Jahren, die ich bei der I. T. F. bin. Aber ich bin der Ueberzeugung, wir würden in diesem Moment einen großen Fehler begehen, wenn wir den Antrag der englischen Eisenbahner annehmen würden. Vor vier Jahren haben wir in Stockholm eine Resolution angenommen, in der klar gesagt wird, wie unsere Haltung gegenüber den Russen ist, in der zum Ausdruck kommt, daß wir sie behandeln wie jede unserer Berufsgruppen in anderen Ländern. Die einzige Bedingung, die wir stellen, ist die Anerkennung unserer Satzungen und der Beschlüsse unserer Kongresse. Der erwähnte Beschluß unseres Stockholmer Kongresses ist den russischen Organisationen übermittelt worden. Sie haben darauf keine Antwort gegeben. Seitdem aber, Birkeland hat bereits darauf hingewiesen, wurde von der russischen Gewerkschaftsbewegung eine neue Internationale für Transportarbeiter und Seeleute ins Leben gerufen. Die einzige internationale Organisation, soweit eine Berufsorganisa-

tion in Frage kommt, die von den Russen gegründet worden ist, ist gegen die I.T.F. aufgerichtet worden, nicht gegen die Bauarbeiter, die Landarbeiter oder gegen die Fabrikarbeiter, nein: das einzige internationale Berufssekretariat auf der anderen Seite ist ausgerechnet gegen die I.T.F. gegründet worden. Unter diesen Umständen, wo wir uns zu verteidigen haben gegen die Angriffe der sogenannten roten Opposition, glaube ich, wäre es kindisch, wenn wir zu den Russen gingen und sie einladen wollten, sich der I.T.F. anzuschließen. Wir können nur bedauern, daß die Lage so ist, und ich bedaure es mehr als irgend sonst jemand. Das einzige, was wir tun können, ist warten, bis die Lage sich so gestaltet hat, daß ein Versuch von unserer Seite oder von welcher Seite es auch sein mag, die Russen in unsere Internationale hereinzubekommen, mehr Aussicht auf Erfolg hat als jetzt.

**W. Dobbie** (Eisenbahner, Großbritannien): Vorsitzender! Kameraden! Wir haben den Vorrednern, die sich teils für, teils gegen unseren Antrag ausgesprochen haben, mit größtem Interesse zugehört. Die belgischen Kollegen, die ein Amendement eingereicht haben, bemerkten, sie seien grundsätzlich für die Resolution. Meines Erachtens können sie dies am besten beweisen, indem sie für die von uns vorgeschlagene EntschlieÙung stimmen. Es ist auch Kritik über das Verhalten der Russen geübt worden; diese Kritik klingt ähnlich wie diejenige, welche von kapitalistischen Zeitungen, die Rußland bekämpfen, geübt wird, weil sie den Kapitalismus über den Haufen geworfen haben. Der Genosse Büchi von der schweizerischen Transportarbeiter-Organisation ist eigentlich der Ansicht, daß die Russen von Gewerkschaftsangelegenheiten nicht viel verstünden, daß sie eigentlich zu dumm seien, um darüber zu reden. Wenn das der Fall ist, dann laÙet sie hereinkommen in die Internationale, damit wir sie erziehen. Die Russen sind aber nicht so dumm gewesen, wie viele Arbeiter in der übrigen Welt, sie waren nicht so dumm, um das kapitalistische System fortzusetzen, sie haben es nicht toleriert. Dies beweist uns etwas anderes und es ist nur zu hoffen, daß man dies auch in anderen Ländern verstehen wird. Die Bemerkungen, die der schweizerische Genosse über die von den Russen eingebrachten Resolutionen gemacht hat, sind nicht am Platze. Wenn wir uns unsere Tagesordnung hier ansehen, finden wir unter Nummer 17 und 18 zwei lange Resolutionen. Bei uns sind also auch Organisationen, die lange EntschlieÙungen einreichen. Das ist also kein Argument, das man gegen den AnschluÙ der Russen oder gegen den Antrag der englischen Eisenbahner auf deren Zulassung ins Feld führen darf. Unser norwegi-

scher Delegierter sagte, nach wie vor müsse unsere Losung sein: „Proletarier aller Länder, vereinigt euch!“ Deshalb haben wir diesen Antrag eingereicht; dieser Geist spricht aus unserem Antrage. Wir haben auch die Erklärungen über die Straßburger Konferenz und die Gründung der uns feindlich gegenüberstehenden Internationale in Hamburg angehört. Wie können wir all diese Schwierigkeiten besser überwinden, als dadurch, daß wir zusammenkommen, daß wir versuchen, mit den Russen über die ganze Lage zu verhandeln, sie davon zu überzeugen versuchen, daß sie ihre Praktiken einstellen müssen? Der belgische Genosse hat noch so nebenbei bemerkt, es gäbe noch Organisationen in England, die der I.T.F. noch nicht angehören. Das stimmt. Eine Organisation haben wir jetzt mit nach Prag genommen, die anderen sind noch nicht angeschlossen; wenn uns die Belgier dabei helfen wollen, sie von der Notwendigkeit des Anschlusses zu überzeugen, werden wir ihre Hilfe gerne in Anspruch nehmen. Einer der Redner wies auch darauf hin, daß im Hinblick auf die wachsende Reaktion, besonders des sich stets weiter ausbreitenden Faschismus, notwendig ist, wieder zu versuchen, mit den Russen in Verbindung zu kommen, und Firmen, den wir Engländer als international eingestellte Person in der Arbeiterbewegung ganz besonders schätzen, bemerkte, daß die Türe zur I.T.F. offen stünde auf Grund der bekannten Resolution. Es ist unsere Pflicht, diese Resolution auszuführen und daß die Türe offen steht, ist umsomehr Grund dazu, die Russen hereinzuholen.

Es wird sodann grundsätzlich darüber abgestimmt, ob die russischen Organisationen in irgend einer Weise aufgefordert werden sollen, der I.T.F. beizutreten. Dabei zeigt es sich, daß der Antrag der englischen Eisenbahner mit überwältigender Mehrheit bei einigen Stimmenthaltungen abgelehnt wurde. Daher erübrigte sich eine Abstimmung über das Amendement der belgischen Eisenbahner.

#### **Antrag 5:**

I. T. F.-Delegation nach Sowjet-Rußland.

Die I. T. F. möge eine Delegation nach der U. d. S. S. R. entsenden, um die dortigen Verhältnisse zu studieren und für die Anknüpfung enger Beziehungen mit der Arbeiterschaft der Sowjetunion zu sorgen.

Antrag des tschechoslowakischen Kraftfahrerverbandes.

#### **Begründung.**

Es unterliegt keinem Zweifel, daß es möglich ist, vieles Gute und Vorteilhafte von Arbeitern zu lernen, die sich von der Unterdrückung der kapitalistischen Wirtschaftsordnung

befreit und den Grundstein zur Errichtung des Sozialismus gelegt haben. Das Schicksal der gesamten Arbeiterklasse hängt von der erfolgreichen Fortsetzung und dem weiteren Ausbau dieser Arbeit ab. Es obliegt uns deshalb die Pflicht, nötigenfalls unser möglichstes anzubieten, um die Arbeiter der Sowjetunion zu unterstützen, die in so heldenmütiger Weise den Beweis erbringen, daß nur eine internationale Gesellschaftsordnung, nämlich die sozialistische, denkbar und möglich ist.

#### A m e n d e m e n t.

Die Delegation muß bei ihren Nachforschungen vollkommene Freiheit und das Recht haben, sich ihre Dolmetscher selber auszusuchen. Jede Organisation ist berechtigt, der I. T. F.-Delegation einen Vertreter mitzugeben, sofern sie dies wünscht.

Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Diesen Antrag wird Genosse A. Ehlen im Namen seiner Organisation begründen.

**A. Ehlen** (Krafffahrer, Tschechoslowakei): Werte Genossen! Zu diesem Punkte hätten wir nur eine kurze Begründung vorzubringen. Wir gehen von dem Standpunkt aus, daß es sich in Rußland um einen Arbeiterstaat handelt und daß wir mit Rücksicht darauf, wie sich die Verhältnisse heute auf der ganzen Welt entwickeln — wir hoffen, daß heute auf dieser Tagung eine Entscheidung gefällt wird, welche die Hoffnung aufkommen läßt, daß es in absehbarer Zeit zu einer engeren Zusammenarbeit mit den Russen kommen wird — wissen sollten, wie es heutzutage eigentlich in Rußland aussieht. Besonders die Arbeiter sind über die Verhältnisse in Rußland nicht ordentlich informiert; wir wollen nicht darauf angewiesen sein, was uns die bürgerliche oder die kommunistische Presse darüber berichtet. Wenn schon der vorhergehende Antrag über die Anbahnung von Verhandlungen mit den Eisenbahnern Sowjetrußlands abgewiesen worden ist, so setzen wir uns umso mehr dafür ein, daß die I. T. F. in anderer Form eine Verbindung herstellt und zunächst eine Delegation nach diesem Arbeiterstaat entsendet. Unserer Ansicht nach wäre auch von größter Bedeutung, daß entsprechende Veröffentlichungen zur Aufklärung herausgegeben werden. Es geht nicht mehr an, daß wir allem, was von Sowjetrußland kommt, mit Mißtrauen begegnen; es handelt sich darum, die Verhältnisse dieses Landes gerecht zu beurteilen und zu erfassen. Wir hoffen, daß es in unserer Internationale Leute gibt, die sich in Rußland nichts werden vormachen lassen, die sich von der Lage dort überzeugen und darüber Bericht erstatten können.

Was das Amendement des belgischen Eisenbahner-

verbandes betrifft, so sind diese Bemerkungen schön und gut; es wäre aber angebracht gewesen, wenn die belgischen Kollegen sich klar geäußert und eventuell direkt Anträge beigefügt hätten.

Der Zweck unseres Antrages ist wie gesagt, uns selbst die Dinge in Rußland anzusehen und darüber genau Bericht zu erstatten.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Ich habe vergessen, bei Eröffnung der Diskussion zu diesem Antrage mitzuteilen, daß sich der Generalrat dagegen ausgesprochen hat, weil er der Ansicht ist, daß einer Delegation der I.T.F. in Rußland nicht die Erleichterungen verschafft werden, um die Lage so wie sie wirklich ist, zu untersuchen.

**E. Bevin** (Transportarbeiter, England): Vorsitzender und Kameraden! Ich hätte in die Diskussion über den vorliegenden Antrag nicht eingegriffen, wenn nicht unser Vorsitzender die soeben im Namen des Generalrats ausgesprochene Erklärung abgegeben hätte. Ich gebe zu, daß ich Mitglied des Generalrats bin, aber leider war es mir nicht möglich, der letzten Sitzung, wo dieser Beschluß gefaßt wurde, beizuwohnen. Die Ankündigung des Generalrats, daß er gegen die Entsendung einer Delegation nach Rußland ist, weil man uns nicht erlauben würde, die Verhältnisse zu prüfen, ist eine der reaktionärsten Anregungen, die ich je gehört habe. Ich glaube nicht, daß Rußland uns abschlagen würde, die Verhältnisse zu studieren, ebensowenig wie es dies bis jetzt irgend einem Lande verweigert hat. Ich sehe die Sache aber von einem anderen Gesichtswinkel aus: was immer unsere Ansicht sein mag über den Beitritt zur I.T.F., über die Länge der Resolutionen, welche die Russen ausarbeiten, über ihre Ideen oder ihr Verhalten, darüber darf kein Zweifel und kein Mißverständnis bestehen, daß die Russen eine ganz neue Wirtschaftsphilosophie darstellen, und diese Philosophie ist in einem direkten Konflikt mit der übrigen Welt. Was der Generalrat vorschlägt, ist, was wir in England Vogel-Strauß-Politik nennen, das heißt, den Kopf in den Sand stecken und im vorliegenden Falle: nicht selber die Lage in Rußland untersuchen, nicht versuchen, diese neue Philosophie und ihre Bedeutung für die Welt zu verstehen und begreifen zu lernen, es ist der reaktionärste Vorschlag, den überhaupt eine Exekutive je einbringen kann. Die Karte der Welt wird umgeformt, in ökonomischer Hinsicht neu entworfen; das englische Königreich hat in einer Konferenz in Ottawa versucht, eine Lösung für seine eigenen kapitalistischen Schwierigkeiten zu finden. Noch während dieser Konferenz haben sich verschiedene Länder Europas zu-

sammengetan und eine neue Entente gebildet; diese Entente geht bis an die Grenzen Rußlands. Das ist eine neue kapitalistische Grenze; ob es uns gefällt oder nicht, sie wird alle politischen Grenzen, die bestehen, überschreiten. Im Fernen Osten wird sie hinsichtlich Japan und China eine ganz neue Politik bringen, eine Politik, welche die Methoden und Wege, um einen sozialistischen Staat aufzurichten, scharf durchkreuzen. Ich kann voll- und ganz verstehen, daß die Russen für die Weltrevolution kämpfen, ich kann ihre Schwierigkeiten verstehen, denn sie glauben, daß es auf ihrem Wege liegt, ihre neue Wirtschaft zu verteidigen. Daß wir aber die Haltung einnehmen sollen, dieses neue Wirtschaftsleben nicht kennen zu lernen, daß wir einfach annehmen, man werde uns die Möglichkeit dazu nicht geben und demzufolge sind wir gegen eine Untersuchung, diese Haltung fordert mich zum Widerspruch heraus; ich sehe mich veranlaßt, mich dem zu widersetzen. Ich hoffe, daß diese Resolution grundsätzlich angenommen wird. Wir haben nichts zu fürchten, wenn wir nach Rußland gehen. Ein Kontakt zwischen dem Alten und dem Neuen ist besser, als eine Einladung an die Russen ergehen zu lassen, sich uns anzuschließen, ein Kontakt mit dieser neuen Entwicklung in Rußland, die viel grundlegender ist, als in der Presse oder in der ungeschickten kommunistischen Propaganda in Ländern außerhalb Rußlands dargestellt wird. Wir stehen hier vor einem tatsächlichen, lebendigen Beispiel, vor übermenschlichen Anstrengungen, einen Staat auf sozialistischer Grundlage wiederaufzubauen. Ob dies in befriedigender Weise vor sich geht, ist eine Sache, worüber die internationale Arbeiterbewegung gut informiert sein sollte. Aus diesen Gründen hoffe ich, daß der Vorschlag des Generalrats nicht unterstützt wird.

**M. Herrmann** (Eisenbahner, Deutschland): Kollegen! Ich bitte, auch diesen Antrag ablehnen zu wollen, aus folgenden Gründen: Verschiedene Organisationen, darunter, so viel ich weiß, auch der I. G. B., haben darum nachgesucht, Rußland besuchen zu dürfen, um dort ihre Erfahrungen sammeln zu können. Bisher ist dem Unternehmertum, auch den Vertretern der größten Scharfmacher, besonders wenn ich an die deutschen Unternehmer denke, immer die Einreisebewilligung nach Rußland gegeben worden; sie wurden von der russischen Regierung außerordentlich gefeiert und unterrichtet. Ein Sozialdemokrat, der nicht erst eine besondere Qualifikation durch die kommunistischen Stellen erhält, kommt nicht nach Rußland. Mir hat selbst ein früherer kommunistischer Abgeordneter des Bayrischen Landtages, Mager, erzählt, daß es ihm ganz unmöglich sei — er spreche russisch — mit einem eigentlichen Arbeiter zu-

sammenzukommen. Nachdem man wußte, daß er russisch kann, durfte er sich sogar mit einem Genossen, der früher auch im Bayrischen Landtag saß und wegen einer politischen Strafe nach Rußland geflüchtet war und dort nun in Diensten der Regierung stand, nicht einmal ohne Zeugen unterhalten. Wir müßten keine Gewerkschafter oder politisch ganz unzuverlässig sein, wenn wir von der russischen Regierung die Einreise-Erlaubnis erhalten wollen. Irgendwelche Bewegungsfreiheit wäre ganz ausgeschlossen.

Wir geben uns mit jedem Ansinnen, das an die kommunistische Partei gestellt wird oder über sie geht, eine Schwäche. In Deutschland, wo es doch wirklich den Kampf gegen den Faschismus gilt, prügeln sich die Arbeiter, die nationalsozialistischen und die kommunistischen, zwar gegenseitig; aber wir wissen, daß die Politik der Kommunisten darauf hinausgeht, den Faschismus zu stärken, wenn es gilt, den Kampf gegen die Sozialdemokratie zu führen. Und dazu dürfen wir meiner Auffassung nach die Hand nicht bieten. Wir müssen deshalb den Antrag ablehnen.

**W. W. Bagot** (Kleinhandelsangestellte, England): Es war zunächst nicht meine Absicht, zu dem vorliegenden Antrag etwas zu sagen. Mein Freund Bevin machte hierzu bereits einige treffende Bemerkungen, die ich unterstützen kann. Was mich zum Widerspruch herausfordert, sind die Behauptungen des Vertreters der deutschen Eisenbahner. Ich gehöre nämlich einer Organisation an, die im Jahre 1927 zwei Vertreter nach Rußland geschickt hat. Damals war es in Großbritannien unmöglich, ein Visum für Rußland zu erlangen, weshalb zu diesem Zwecke in Berlin die Reise unterbrochen werden mußte. Damals sprachen wir auch — ich gehörte der Delegation an — mit einem führenden Gewerkschaftsangestellten und wir fragten ihn: werdet Ihr auch wie wir von Rußland eingeladen? Und schon im Jahre 1927 hat man uns auch von deutscher Seite erwidert: ja, aber man gibt uns doch keine Bewegungsfreiheit, wir dürfen doch nicht tun, was wir wollen. Als unsere Delegation in Rußland war, handelte eine unserer ersten Fragen an die Russen davon und man antwortete uns: was können wir dagegen tun, daß uns die deutschen Arbeitervertreter kein Vertrauen schenken? Ich hatte in Rußland die größte Freiheit, ich konnte hingehen, wo ich wollte, ich konnte prüfen, und tun, was ich wollte. Ich hatte so viel Bewegungsfreiheit, daß ich mich verlor. Man hat mir ohne weiteres alles gezeigt, was ich sehen wollte. Dies ist der wahre Sachverhalt.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Wir wollen diese Angelegenheit erledigen, noch bevor wir die Sitzung auf



Freitag vertagen müssen. Da die Zeit ziemlich vorgeschritten ist, können die für heute nachmittag vorgesehenen Sektionskonferenzen der Eisenbahner und Hafendarbeiter statt um halb 3 Uhr erst um 3 Uhr beginnen. Wir müssen versuchen, über den Punkt jetzt noch zu entscheiden.

**J. Jarrigion** (Eisenbahner, Frankreich): Wir in Frankreich stellen nicht in Abrede, daß es in der Vergangenheit stets schwierig gewesen ist, direkte Informationen über die Lage des Proletariats in Rußland zu erlangen. Aber noch haben wir gute Hoffnungen. Wenn die hier zum Ausdruck gekommenen Ansichten für die Vergangenheit gelten, so müssen wir jetzt vertrauensvoll in die Zukunft blicken. Deshalb bin ich der Ansicht, daß ein gut vorbereiteter, von den Vertretern Rußlands unterstützter Versuch, die Verhältnisse dieses Arbeiterstaates zu studieren, nochmals unternommen werden sollte. Dabei muß jedoch zur Bedingung gestellt werden, daß eine Delegation die größte Bewegungsfreiheit hat, daß sie hingehen kann, wo sie will, daß sie sich aller Mittel bedienen kann, um ihre Nachforschungen anzustellen, daß sie nicht überall Sowjet-Schutzengel begleiten, sondern daß sie sich ihre Dolmetscher selbst aussuchen oder mitnehmen kann. In diesem Sinne wird die Delegation des französischen Eisenbahnverbandes dem Antrage zustimmen.

**O. Danielsson** (Seeleute, Schweden): Kameraden! Ich wollte schon zum vorigen Antrag einige Bemerkungen machen, habe mich aber zu spät zum Wort gemeldet. Ich pflichte dem Genossen Bevin bei; auch ich finde die Gründe, die der Generalrat gegen die Entsendung einer Delegation nach Sowjetrußland vorbringt, recht merkwürdig. Ich halte es für gut möglich, die Verhältnisse Rußlands im Lande selbst zu studieren. Die Entwicklung in Rußland ist derart, daß die gesamte Arbeiterklasse ihre Augen darauf richtet, was im Sowjetstaat heute vor sich geht, wie der „Fünfjahr-Plan“ sich abwickelt. Die Arbeiter wollen wissen, was in Rußland vollbracht worden ist und noch vollbracht werden wird. Das ist an sich schon ein Grund, eine Abordnung dorthin zu entsenden. Soweit die Seeleute in Frage kommen, kann ich darauf hinweisen, daß viele unserer Mitglieder nach russischen Häfen fahren; wenn sie wieder zu uns kommen, erzählen sie uns mancherlei und wir möchten auch einmal Gelegenheit haben, diese Berichte zu prüfen und uns davon selbst zu überzeugen, was sie uns mitteilen. Die schwedischen Seeleute sind auch gegen die Annahme des Zusatzantrages. Er würde eine Entscheidung nur schwer und unangenehm machen.

**A. Forslund** (Eisenbahner, Schweden): Der Antrag enthält mehr als eine Anregung; es soll nicht nur eine Delegation nach Rußland entsandt, sondern es sollen auch enge Beziehungen mit der Arbeiterschaft angeknüpft werden. Zur letzteren Frage haben wir uns bereits ausgesprochen und ich nehme nicht an, daß die tschechischen Kollegen die Anknüpfung von Verbindungen so verstehen, daß solche etwa direkt mit der russischen Arbeiterschaft angebahnt werden sollen. Das kann nur durch die Gewerkschaften geschehen. Was den ersten Teil betrifft, so wird eine Untersuchung in einem Lande mit ganz fremder Sprache überaus schwierig sein. Ich selber war mit einer skandinavischen Delegation in Rußland, und es standen uns regelmäßig ein oder zwei Dolmetscher zur Verfügung; trotzdem war es sehr schwer, Informationen zu erlangen.

Ich habe in diesem Zusammenhang einige weitere Bemerkungen zu machen. In Sachen des Anschlusses der russischen Gewerkschaften nehmen wir den allgemein von den Gewerkschaften vertretenen Standpunkt ein. Würden wir uns jetzt zur Entsendung einer Delegation entschließen, dann würden wir von den allgemein in Gewerkschaftskreisen vorherrschenden Ansichten abweichen und ich glaube, daß dazu keine Veranlassung vorliegt, denn nach meinem Dafürhalten wäre eine Untersuchung in Rußland von keiner großen Bedeutung. Im Namen eines großen Teiles der skandinavischen Organisationen kann ich erklären, daß wir gegen den Antrag stimmen.

**A. Reißner** (Transportarbeiter, Deutschland): Persönlich bin ich der Auffassung, daß der Kongreß die Zeit, die er für diese Debatte aufgewandt hat, besser zur Besprechung wichtigerer Fragen hätte verwenden können. Mir scheint, daß sich die Befürworter des Antrages zu viel von den Ergebnissen einer solchen Delegation versprechen. Ich stehe bei der Beurteilung der Frage durchaus auf dem Standpunkte, den auch mein Vorredner eingenommen hat. Im übrigen möchte ich darauf hinweisen, daß die deutsche Delegation schon deshalb dem Antrag nicht zustimmen kann, weil von deutscher Seite, und zwar auch von seiten der sozialdemokratischen Partei, wiederholt versucht wurde, Delegationen nach Rußland zu entsenden und weil diesbezügliche Anträge und Wünsche immer abgelehnt worden sind. Wenn nun die I. T. F. eine Delegation nach Rußland entsenden soll, so halte ich es für zweckmäßig, diesen Auftrag dem I. G. B. als Vertreter der gesamten Internationale, zu übertragen. Die deutsche Delegation wird den Antrag geschlossen ablehnen.

**José Negri** (Eisenbahner, Argentinien): Die argentinische Delegation pflichtet der Auffassung des General-

rats bei. Wir stehen auch auf dem Standpunkte, daß sich die Arbeiter zusammenschließen, sich vereinigen müssen, aber dann, um aufbauende Arbeit zu leisten. Die Hauptaufgabe der I.T.F. ist, ihre Fahne in alle Länder der Welt zu tragen und für die Transportarbeiter zu wirken. Zwischen der I.T.F. und den russischen Organisationen besteht eine direkte Spaltung, ein tiefer Abgrund. Die Rote Internationale und die I.T.F. haben keinerlei Verbindungspunkte miteinander. Was für einen Zweck soll nun eine solche Delegation haben? Es wird mit ihr gehen wie mit allen bisherigen. Möglicherweise hat man dem einen oder andern Genossen in Rußland Erleichterungen bei einer solchen Reise verschafft; Tatsache ist aber, daß anderen alle möglichen Schwierigkeiten bereitet wurden. Auch Argentinien hat eine Abordnung nach Rußland gesandt; deren Resultate waren unbefriedigend. Ich bestreite nicht, daß in Rußland auf politischem, sozialem und wirtschaftlichem Gebiete eine große Umwandlung vor sich geht. Wir haben aber die Erfahrung gemacht, daß bei dieser Umwandlung unter anderem auch gegen die Verbände der I.T.F. Feindseligkeiten eröffnet wurden. Deshalb müssen wir mit der nötigen Vorsicht zu Werke gehen. Auch einigen der argentinischen Delegierten hat man bei ihrer Rußlandreise alle möglichen Erleichterungen verschafft, und zwar denjenigen, welche mit der Roten Internationale sympathisierten. Sie konnten alle gewünschten Informationen erlangen, die aber erst sorgfältig vorbereitet und aufgetischt wurden. Man hat sie wie Touristen behandelt, mit ihnen Ausflüge unternommen, hat sie in Wagen gesetzt, von einem Ort zum andern geführt und ihre Koffer mit Literatur gefüllt; aber die anderen, zum Beispiel die Metallarbeiter, welche auch zu einer Delegation gehörten, aber nicht kommunistisch orientiert waren, hat man, solange die übrige Delegation ihre „Untersuchung“ vornahm, solange ins Gefängnis geworfen und an der Grenze wieder freigegeben. Aus diesem Grunde können wir dem vorliegenden Antrag nicht zustimmen; es hat keinen Zweck, eine Delegation nach einem Lande zu entsenden, wo nicht volle Freiheit herrscht. In Rußland haben die Gewerkschaften nicht die nötige Freiheit und solange sie die nicht haben, sind wir mit der Entsendung einer Delegation nicht einverstanden. Andererseits dürfen wir auch nicht vergessen, wie sich eine Reise von I.T.F.-Vertretern nach Rußland in politischer Beziehung auswirken würde. Alle Kollegen, die Teil einer Gewerkschaftsdelegation nach Rußland ausmachten, haben dort ihre Erfahrungen gemacht und die I.T.F. darf nicht in politische Angelegenheiten verwickelt werden. Ich verstehe ganz gut, daß die I.T.F. ihren Tätigkeitsbereich ausdehnen möchte, und sie soll in der

Lage sein, dazu auch die notwendigen Nachforschungen anzustellen. Sie hat aber ein viel leichteres Betätigungsfeld im Fernen Osten und in Südamerika, wo die Meinung der Arbeiter nicht unterdrückt wird und wo größere Freiheit herrscht als im Arbeiterstaat Rußland.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Wir werden nun nach Organisationen und Mitgliederzahlen abstimmen. Ich bitte den Genossen Fimmen, die Organisationen namentlich aufzurufen, damit sie sich dazu aussprechen.

Die Abstimmung ergab die Ablehnung des Antrages. (Es wurden 703.049 Stimmen dafür und 1.306.581 Stimmen dagegen, bei 71.622 Stimmenthaltungen, abgegeben.)

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Bezüglich der heute und morgen abzuhaltenden Konferenzen habe ich folgende Mitteilung zu machen:

Es finden statt: die Hafenarbeiterkonferenz um 3.15 Uhr heute nachmittag im Rauchsaal; die Eisenbahnerkonferenz um 3.15 Uhr heute nachmittag im Restaurant; die Seemannskonferenz um 9.30 Uhr morgen früh im Rauchsaal; die Straßenbahnerkonferenz um 9.30 Uhr morgen früh im Restaurant; die Binnenschifferkonferenz um 2.30 Uhr morgen nachmittag im Rauchsaal und die Chauffeurs- und Fliegerkonferenz um 2.30 Uhr morgen nachmittag im Restaurant.

Ferner findet morgen abend um 9 Uhr eine Konferenz mit den Schriftleitern der verschiedenen Verbandszeitungen statt, die zu diesem Zwecke hierher gekommen sind.

**W. Brodecky** (Eisenbahner, Tschechoslowakei, im Namen des Empfangskomitees sprechend): Ich möchte die Delegierten darauf aufmerksam machen, daß heute abend zu Ehren des Kongresses Prag beleuchtet wird. Wir treffen uns um 7.30 Uhr unten vor dem Rathaus, und zwar nach nationalen Gruppen verteilt. Für jede Gruppe ist ein Führer bestimmt. Wir begeben uns zu Fuß bis zur Drahtseilbahn, die uns auf den „Petřín“ bringt, wo wir das Abendessen einnehmen können.

Am Donnerstag, den 11. August, treffen sich die Kongreßteilnehmer früh morgens 6.20 Uhr am Masarykbahnhof, von wo sie mit Sonderzug nach Karlsbad fahren werden.

*Der Kongreß wird um 2.15 Uhr auf Freitag, den 12. August, vormittag 9.30 Uhr, vertagt.*

*Am Nachmittag, um 3.15 Uhr, finden die Sonderkonferenzen der Hafenarbeiter und Eisenbahner statt. Die Berichte darüber siehe unter 7. Kongreßtag.*

## **Vierter Tag.**

**Mittwoch, den 10. August 1932.**

---

Vormittag 9.30 Uhr treten die Seeleute und Straßenbahner und nachmittags 2.30 Uhr die Kraftfahrer und Luftfahrer und die Seeleute nochmals zu Sonderkonferenzen zusammen.

Die Protokolle über die Verhandlungen dieser Konferenzen sind in diesem Bericht (7. Kongreßtag) enthalten.

Abend 6 Uhr fand im Garten des Volkshauses eine von den beiden sozialdemokratischen Parteien veranstaltete öffentliche Versammlung statt, bei der Stanek-Tschechoslowakei, Cramp-England, Döring-Deutschland, Lindley-Schweden, Bidégaray-Frankreich, Sardelli-Italien, Gómez-Spanien, Tomann-Oesterreich und der Generalsekretär der I.T.F., Edo Fimmen, über die internationale wirtschaftliche Lage der Arbeiterschaft sprachen. Letzterer überreichte den vier, der I.T.F. in der Tschechoslowakei angeschlossenen Organisationen je eine rote I.T.F.-Fahne und gab der Hoffnung Ausdruck, diese möchten bald im Museum ruhen und nur ein einziges rotes Banner über einer einzigen, einheitlichen Organisation wehen. Die Versammlung wurde um 9 Uhr unter dem Gesang der Internationale geschlossen.

---

## **Fünfter Tag.**

**Donnerstag, den 11. August 1932.**

---

An diesem Tage unternimmt der Kongreß auf Einladung der tschechischen Organisationen einen Ausflug nach Karlsbad und Marienbad.

---

# Sechster Tag

Freitag, den 12. August 1932.

Vormittagsitzung.

BEHANDLUNG DER EINGEBRACHTEN ANTRÄGE.

(Fortsetzung.)

Zur Geschäftsordnung wird ein von **A. Vercruyce** (Straßen- und Kleinbahner, Belgien) schriftlich eingereichter Antrag verlesen, wonach die Redezeit auf zehn Minuten für Berichterstatter und Antragsteller und fünf Minuten für die übrigen Redner beschränkt werden soll.

**J. Guinchard** (Transportarbeiter, Frankreich): Es stimmt, daß die Zeit des Kongresses sehr beschränkt ist und deshalb bin ich mit dem Antrag des Genossen Vercruyce einverstanden. Schließlich muß die Arbeit des Kongresses gemacht werden und wir müssen versuchen, womöglich heute abends noch fertig zu werden. Ich bin der Ansicht, daß der Antrag Vercruyce so aufzufassen ist, daß jeder Berichterstatter oder Antragsteller zehn Minuten und jede Organisation fünf Minuten Redezeit erhält, das bedeutet, daß die deutsche, von drei Verbänden entsandte Delegation über 25 Minuten verfügen würde, die sie unter sich aufteilen kann.

**A. Forstner** (Transportarbeiter, Oesterreich): Genossen! Den Antrag der belgischen Straßenbahner-Organisation können Sie nur annehmen, wenn Sie den letzten Rest von Würde, die dieser Kongreß noch hat, unterdrücken wollen. Den Sonntag, den Montag und den halben Dienstag haben wir mit den wichtigsten Dingen vertrödelt. Jede der Fachkonferenzen hat einen halben Tag gedauert. Gestern war den ganzen Tag Ausflug und heute, nach diesem freien Tag, nachdem 2½ Tage vertrödelt worden sind, kommt ein Antrag, die Debatte auf fünf Minuten zu verkürzen, das heißt, und darüber herrscht gar kein Zweifel, dieser Kongreß ist der nichtssagendste, ist der leerste Transportarbeiterkongreß, der je getagt

hat, und wenn Sie noch überdies die Debatte so abkürzen, daß die Debattenredner nur noch fünf Minuten reden können, untergraben Sie das Ansehen und die Würde dieses Kongresses vollständig. Ich warne Sie davor, unausgesetzt die Geschäftsordnung abzuändern. Wir haben die Geschäftsordnung festgelegt; halten wir uns daran. Es ist ganz egal, wenn der eine Tag noch darauf geht. Tagen wir noch Samstag; wir haben wenigstens unsere Würde gewahrt und sind und bleiben ein Fachkongreß der Transportarbeiter.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Wenn keine Einschränkung der Rede besteht, können gewisse Fragen überhaupt nicht diskutiert werden und darunter würde das Ansehen der I. T. F. mehr leiden als durch eine Einschränkung der Redezeit. Es werden dann allerhand Angelegenheiten dem Generalrat zur Erledigung überlassen und ich glaube, es wäre besser, wenn sich der Kongreß selber darum bemühen würde. Es ist für mich unmöglich, Redner abzuweisen, wenn sie hier ihre Namen aufgeben.

Wir werden nun abstimmen über den Antrag Vercruyce mit der von Guinchard gemachten näheren Umschreibung, womit sich Vercruyce bereits einverstanden erklärt hat.

(Der Antrag Vercruyce wurde darauf mit 58 gegen 54 Stimmen angenommen.)

#### **Antrag 6:**

Sitz des südamerikanischen  
Zweigsekretariats.

Da nach einem Beschlusse des Stockholmer Kongresses vom Jahre 1928 in Südamerika ein Zweigsekretariat der I. T. F. errichtet werden soll, schlagen wir als Sitz desselben die Stadt Buenos-Aires in der Republik Argentinien vor.

Antrag der argentinischen Lokomotivführerorganisation.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Wir haben zunächst Antrag 6, gestellt von dem argentinischen Lokomotivführerverband, zu behandeln. Der Generalrat hat sich mit diesem Antrag bereits befaßt und er bittet die argentinischen Lokomotivführer, denselben zurückzuziehen. Wenn das Sekretariat in Südamerika errichtet wird, soll es nach Ansicht des Generalrats den Organisationen selbst überlassen sein, zu bestimmen, an welchem Orte das Sekretariat seinen Sitz haben soll.

**Fr. Agnelli** (Lokomotivführer, Südamerika): Genossen! Meine Organisation ist bereit, den Vorschlag des Generalrats anzunehmen, das heißt, sich damit zufrieden zu geben, daß es den südamerikanischen Organisationen überlassen bleiben soll, gegebenenfalls den Sitz des I. T. F.-

Zweigsekretariats unter sich zu bestimmen. Als wir unseren Antrag einreichten, waren wir davon überzeugt, daß nur die Eisenbahnerorganisationen der Republik Argentinien in der Lage seien, dieses Sekretariat zu übernehmen und es zu verwalten.

Bei der Annahme des Vorschlages des Generalrats möchte ich Ihre Zeit noch einige Minuten in Anspruch nehmen, um den Generalrat zu bitten, gemäß dem Beschlusse, der vor vier Jahren vom Stockholmer Kongresse angenommen wurde, eine Delegation nach Südamerika zu entsenden, damit gemeinsam mit den südamerikanischen Verbänden die geplante Sektion der I. T. F. errichtet werden kann.

Was uns veranlaßt hat, als Sitz des neuen Sekretariats Buenos-Aires vorzuschlagen, ist die Tatsache, daß diese Stadt die Stelle ist in Südamerika, wo die Organisationen stark genug wären, das Sekretariat zu unterhalten. Buenos-Aires ist die größte Stadt des südamerikanischen Kontinents, sie ist sehr fortschrittlich und technisch hoch entwickelt. Die argentinische Republik verfügt über ein Eisenbahnnetz von 40.000 km Länge; die argentinische Arbeiterbewegung ist mit allen ihr anhaftenden Mängeln ohne Zweifel die stärkste und wichtigste Südamerikas. Die beiden Eisenbahnerverbände, die Lokomotivführer und die Eisenbahner im allgemeinen, haben als Transportarbeiterorganisationen die größte Bedeutung. Beide sandten Delegierte zu diesem Kongresse. Auf gleicher Grundlage wie die Eisenbahner sind auch andere Transportarbeitergruppen, wie die Straßenbahner, die Seeleute, Schiffsmaschinisten, Kapitäne in der Küstenschifffahrt und dergleichen, in besonderen Gewerkschaften organisiert. Wenn das südamerikanische Sekretariat der I. T. F. bei uns errichtet wird, wären die besten Voraussetzungen für die Aufnahme dieser Organisationen, die noch abseits der I. T. F. stehen, gegeben. Unsere Verbände sind auch stark genug, noch dort Gewerkschaften ins Leben zu rufen, wo noch keine bestehen. Wir bitten deshalb den Kongreß dringend, zu veranlassen, daß der Beschluß des Stockholmer Kongresses betreffend die Entsendung einer Delegation nach Südamerika baldmöglichst ausgeführt wird.

José Negri (Eisenbahner, Argentinien): Die Delegation des argentinischen Eisenbahnerverbandes unterstützt die Anregung des Generalrats. Wir sind davon überzeugt, daß die Organisationen in Südamerika den Ort für das I. T. F.-Sekretariat wählen werden, der für die Arbeiterbewegung am günstigsten liegt. Der Generalrat hat zweifelsohne das Recht, den Verbänden die Wahl darüber zu überlassen, wo dieser Ort sein soll, und der argentinische Eisenbahnerverband wird alles tun, um die



I. T. F. bei ihrer Propaganda in Südamerika zu unterstützen.

Wir treiben bereits Agitation unter anderen Transportarbeitergruppen und wir versuchen, für sie Gewerkschaften zu errichten, wo noch keine bestehen. Es ist also in der argentinischen Republik bereits ein starker Kern vorhanden, der bei Errichtung des I. T. F.-Sekretariats als Grundlage dienen kann. Mit unserer Hilfe ist eine Straßenbahnerorganisation geschaffen worden; dieselbe zählt 14.000 Mitglieder, hat ein hübsches, eigenes Gebäude und einen Reservefonds von 200.000 Pesos. Der Straßenbahner- und der Eisenbahnerverband unterhalten enge Beziehungen miteinander; es wohnen zum Beispiel Vertreter unseres Verbandes den Vorstandssitzungen der Straßenbahner bei und umgekehrt. Wir glauben, daß diese Gewerkschaft der I. T. F. bald beitreten wird. Ein gutes Einvernehmen besteht auch zwischen unserem Verband und dem Verband der Schiffsoffiziere, welcher dem argentinischen Gewerkschaftsbund bereits angehört. Unser Verband hat jetzt das größte Verbandshaus erbaut, das eine Million Pesos gekostet hat; wir möchten, daß darin nicht nur unsere Büroräume, sondern auch diejenigen des Gewerkschaftsbundes und das Sekretariat der I. T. F. untergebracht werden. Die Transportarbeiter werden das gleiche Haus beziehen, und wir haben noch ein besonderes Stockwerk für den Gewerkschaftsbund und das Zweigsekretariat der I. T. F. reserviert. Wir stellen die Räume dafür dem Kongreß zur Verfügung.

Schließlich möchte ich, falls eine I. T. F.-Delegation nach Südamerika entsandt wird, darauf hinweisen, daß auch Beziehungen mit den brasilianischen Organisationen aufgenommen werden sollten. Wir haben bereits Verbindungen mit der Eisenbahnergewerkschaft angeknüpft und eine Delegation der I. T. F. darf nicht versäumen, auch den Organisationen Brasiliens einen Besuch abzustatten. Sie wird dort ebenfalls einen brauchbaren Kern von Gewerkschaften vorfinden, der beitragen kann zu einer Verstärkung der I. T. F. in Südamerika.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Die argentinischen Lokomotivführer haben Antrag 6 zurückgezogen. Dergleichen zogen sie den von ihnen gestellten weiteren Antrag 7 betreffend Beschränkung der Mitgliedschaft zu angeschlossenen Verbänden zurück, da es sich hier um eine Frage handelt, über die sich die Mitgliedsverbände unter sich einigen müssen. Dadurch ist auch das dazu gestellte Amendement der belgischen Eisenbahner hinfällig geworden.

#### MITTEILUNGEN.

Ich habe dem Kongreß mitzuteilen, daß der stellvertretende Generalsekretär Nathans, wie Ihnen schon

wohl bekannt ist, erkrankte. Soeben geht uns die Nachricht zu, daß er sich ins Krankenhaus begeben mußte, um sich einer Nasenoperation zu unterziehen. Ich nehme an, daß der Kongreß damit einverstanden ist, daß wir ihm ein Schreiben mit unseren besten Wünschen für eine baldige Genesung senden.

Wir möchten, wenn möglich, die Wahlen für den Generalrat und das Exekutivkomitee heute früh noch vornehmen. Die Länder werden deshalb gebeten, ihre Kandidaten schriftlich einzureichen. Ich bitte, Kollege Fimmen, mitzuteilen, welche Kollegen jetzt Mitglieder des Generalrats sind.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Mitglieder des Generalrats sind momentan: für Deutschland: J. Döring und H. Jochade, wobei zu bemerken ist, daß der Genosse Döring nicht wieder kandidiert, also ausscheidet; für England: C. T. Cramp und E. Bevin; für die Gruppe der skandinavischen Länder und Finnland: Ch. Lindley; für Holland und Belgien: C. Mahlman; für Frankreich und Luxemburg: M. Bidégaray; auch der Genosse Bidégaray läßt sich, da er aus der Bewegung ausscheidet, nicht mehr als Kandidat aufstellen; für Italien: G. Sardelli; für Spanien und Südamerika: T. Gómez; für die Ländergruppe Bulgarien, Griechenland und Jugoslawien: G. Stanko; für Polen und die Randstaaten: K. Maxamin; für die Tschechoslowakei und Rumänien: W. Brodecký; für die Ländergruppe Oesterreich, die Schweiz und Ungarn: R. Bratschi; für Japan: K. Hamada und für Indien: M. Daud.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Die Delegierten der verschiedenen Länder werden gebeten, die Namen der Kandidaten für den Generalrat schriftlich einzureichen.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Ich möchte, damit es keine Mißverständnisse gibt, noch ausdrücklich betonen, daß es sich nur um die Kandidaten für den Generalrat und deren Stellvertreter, nicht um die Mitglieder der Exekutive dreht. Das Exekutivkomitee wird gewählt, nachdem die Zusammensetzung des neuen Generalrats bekannt ist, weil die Exekutive aus Generalratsmitgliedern gebildet wird.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Wir kommen nun zum nächsten Antrag,

#### **Antrag 8:**

Förderung einheitlicher Transportarbeiterverbände.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat der I.T.F., tatkräftiger als bisher sich für die Schaffung einheitlicher

Transportarbeiterverbände in den einzelnen Ländern einzusetzen. Es ist undenkbar und mit den Interessen der Transportarbeiterschaft unvereinbar, daß es in Zukunft geduldet wird, daß die I.T.F. mehr als eine die Transportarbeiter ein und desselben Landes organisierende Gewerkschaft aufnimmt, ohne alle notwendigen Maßnahmen zur Schaffung eines einzigen Verbandes zu treffen, in dem sämtliche Transportarbeiter des fraglichen Landes konzentriert werden können. Alle anderen Interessen nationaler oder beruflicher Art müssen mit allen anderen Resten kleinbürgerlicher Fachpolitik diesem Grundgedanken geopfert werden.

Antrag des tschechoslowakischen Kraftfahrerverbandes.

#### A m e n d e m e n t.

Der Generalrat wird beauftragt, dem nächsten Kongreß über die in dieser Richtung unternommenen Schritte Bericht zu erstatten und eventuell den Ausschluß solcher Organisationen zu beantragen, die sich ohne triftige Gründe weigern sollten, sich mit der oder den der I.T.F. angeschlossenen ähnlichen Organisationen ihres Landes zu verschmelzen.

Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.

Grundsätzlich ist der Generalrat mit dieser Entscheidung einverstanden. Er glaubt aber, daß die Vereinheitlichung der Verbände in den einzelnen Ländern nicht international vorgeschrieben werden kann, sondern national, je nach den vorliegenden Verhältnissen, durchgeführt werden muß. Zur Begründung des Antrages erhält das Wort der Genosse

**J. Jura** (Kraftfahrer, Tschechoslowakei): Kollegen! Im Gegensatz zu der Erklärung des Generalrats und den Bemerkungen unseres Vorsitzenden sind wir der Auffassung, daß dieser Antrag nicht ohne weiteres übergegangen werden kann. Die organisatorischen Verhältnisse in der Tschechoslowakei machen es nötig, daß sich der Kongreß für die Schaffung einheitlicher Organisationen für die Eisenbahner und alle sonstigen Transportarbeiter ausspricht. Wir fürchten, daß, wenn in dieser Hinsicht vom Kongreß keine Richtlinien gegeben werden, in der Tschechoslowakei der Kampf zwischen den I.T.F.-Verbänden weitergeht, zum Schaden der Transportarbeiter in der ganzen tschechoslowakischen Republik. Wir wissen, daß in allen Ländern gewerkschaftliche Landeszentralen vorhanden sind, die unter anderem dazu berufen sind, Konflikte innerhalb der Bewegung zu schlichten. Wir meinen aber, daß sich die I.T.F. mit den tschechischen Organisationen in Verbindung setzen, Mittel und Wege suchen sollte, um ein einheitliches Vorgehen und eine Vereinigung zu bewerkstelligen. Dazu haben wir den Antrag gestellt, und wir haben ihn nur gestellt im Inter-

esse der Transportarbeitschaft der tschechoslowakischen Republik.

**A. Forstner** (Transportarbeiter, Oesterreich): Genossen! Ich bin von einer Organisation in Oesterreich, die alle Transportarbeitergruppen, mit Ausnahme der Eisenbahner, in sich schließt, und ich kann deshalb zu dieser Sache Stellung nehmen. Ich kenne die Verhältnisse in der Tschechoslowakei sehr genau und die I.T.F. hat sich bemüht, eine einheitliche Transportarbeitergewerkschaft in der Tschechoslowakei zustande zu bringen. In der ersten Zeile des Antrages 8 ist ein Vorwurf gegen die I.T.F. enthalten, denn wenn es heißt: „Der Kongreß beauftragt das Sekretariat der I.T.F., tatkräftiger als bisher sich für die Schaffung einheitlicher Transportarbeiterverbände in den einzelnen Ländern einzusetzen“, so ist dies als Vorwurf aufzufassen und dagegen möchte ich mich wenden.

Ich konstatiere, daß die I.T.F. seit mindestens fünf Jahren unausgesetzt bemüht ist, eine Einheitsorganisation sowohl der Eisenbahner als auch der übrigen Transportarbeiter in der Tschechoslowakei herbeizuführen, denn, Genossen, darum handelt es sich: einerseits alle Transportarbeiter und andererseits alle Eisenbahner in einer Organisation zusammenzufassen. Gerade weil die Genossen vom tschechischen Kraftfahrerverband nichts anderes meinen, als daß alle Transportarbeiter und alle Eisenbahner in zwei gesonderten Verbänden organisiert sein sollen, ist die Fassung dieses Antrages 8 sehr unklar. Daraus muß man lesen, daß die Eisenbahner und Transportarbeiter in einer einheitlichen Organisation zusammengefaßt werden sollen. Doch das ist niemandes Absicht, auch nicht die Absicht der I.T.F., und es wäre auch nicht im Interesse der Berufskollegen gelegen. Die Dinge stehen so, daß wir uns sowohl bei den Eisenbahnern als auch bei den Transportarbeitern und Kraftfahrern bemüht haben, eine einheitliche Organisation zustande zu bringen. Im Februar 1930 waren die Genossen Nathans von Amsterdam, ich von Wien und Genosse Reitz aus Berlin hier in Prag versammelt; zwei Tage sind wir mit der gewerkschaftlichen Landeszentrale zusammengesessen, ohne zu einem anderen Ergebnis gekommen zu sein, als zu einer papierenen Resolution, und Genossen, mehr können wir nicht erreichen, solange auf beiden Seiten nicht der ernste und feste Wille vorhanden ist, sich zusammenzuschließen. Dieser ernste Wille wird uns von beiden Seiten immer versichert, aber es kommt nicht zu einer Vereinigung. Und das läßt sich auch nicht auf gewaltsame Weise oder durch Beschlüsse internationaler Kongresse durchführen. Man muß den Leuten Zeit lassen, sich allmählich zusammenzufinden. Die gewerkschaftliche Landeszentrale in der

Tschechoslowakei ist an einem Zusammenschluß ebenfalls interessiert und wünscht dasselbe, was hier in Antrag 8 festgelegt ist. Im Februar des laufenden Jahres hat eine Konferenz der Organisationen unter Leitung der gewerkschaftlichen Landeszentrale stattgefunden, in der beschlossen wurde, einen gemeinsamen Ausschuß einzusetzen, und die Organisationen sind derzeit daran, diesen Beschluß durchzuführen. Ich möchte den Kongreß bitten, nicht mit grausamer Hand in dieses fein gesponnene Gewebe einzugreifen. Ich möchte Euch bitten, der gewerkschaftlichen Landeszentrale Zeit zu lassen, ihre Sache zu machen. Fallen wir ihr nicht in den Arm. Dort sitzen auch Vertreter der Deutschen und Tschechen beisammen, dort sitzen Brodecký und Stanek, Genossen, die auch in dieser Frage ein gewichtiges Wort mitzureden haben. Wir müssen zu diesen Genossen das Vertrauen haben, daß sie die geeigneten Wege suchen, um sich zusammenzufinden. Es wäre verfehlt, wollte unser Kongreß hier mit brutaler Hand eingreifen. Deshalb bitte ich, dem Vorschlag des Generalrats, unter Aufrechterhaltung des schon beschlossenen Grundsatzes, daß in jedem Land nur eine einheitliche Organisation sein soll, zuzustimmen. Die Vereinigung läßt sich auch nicht, wie in dem Amendement der belgischen Kollegen beantragt, durch Ausschluß bewerkstelligen. Hier muß vorsichtig vorgegangen werden; nur dann kommen wir sicher zum Ziel.

**A. Paulis** (Eisenbahner, Belgien): In dem vorliegenden Amendement wollte unsere Organisation nur dem Wunsche Ausdruck geben, daß die I. T. F. Zwietracht und Spaltungen, besonders unter den Eisenbahnern, verhindern möge. Es darf nicht geduldet werden, daß bei dem heutigen Chaos im Wirtschaftsleben, bei der überall sich breit machenden Reaktion auch noch in gewissen Ländern mit starker Gewerkschaftsbewegung die große Gefahr heraufbeschworen wird, daß durch innere Zwistigkeiten der geschilderten Art die Verbände der Reaktion noch in die Hand arbeiten. Dies ist der Grund, weshalb wir, den Antrag der tschechischen Kameraden unterstützend, dem Wunsche Ausdruck gaben, der Generalrat möge mit Hilfe des Sekretariats der I. T. F. auf die Schaffung und Erhaltung der gewerkschaftlichen Einheit in allen angeschlossenen Ländern hinwirken. Wir bestehen aber nicht auf unserem Amendement, nachdem wir vom Vordner gehört haben, daß wir durch Annahme der Resolution in die bereits schwebenden Verhandlungen eingreifen und diese durch eine zu strenge Fassung stören könnten. Wir ziehen deshalb unser Amendement zurück mit dem Wunsche, der Generalrat möge mit Hilfe der I. T. F. noch energischer als bisher in den Ländern, wo zurzeit noch schwere Differenzen zwischen angeschlossenen

Verbänden bestehen, auf deren Einigung hinwirken. Wir glauben im übrigen, daß in letzter Zeit in dieser Richtung Fortschritte gemacht wurden. In diesem Sinne ziehen wir den Antrag zurück, und wir hoffen, daß die tschechischen Kollegen das gleiche tun werden.

**E. Bevin** (Transportarbeiter, England): Nachdem der Vorsitzende bemerkte, daß wir grundsätzlich für Einheitsorganisationen sind und daß es Aufgabe der I.T.F. ist, die Einheit unter unseren Gruppen zu fördern, schlage ich vor, zur Tagesordnung überzugehen. Wir brauchen keine besondere Resolution mehr, um dies zum Ausdruck zu bringen.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Der Antrag Bevins geht dahin, der Kongreß wolle zur Tagesordnung übergehen, da die I.T.F. bereits auf diesem Gebiete tätig ist. Wird der Antrag angenommen? (Allgemeine Zustimmung des Kongresses) Dann kann mitgeteilt werden, daß das Sekretariat seine Bemühungen zur Förderung der Einheit auch in der Transportarbeiterbewegung der Tschechoslowakei selbstverständlich fortsetzen wird.

Damit gelangte der Antrag des Generalrats einmütig zur Annahme.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Wir kommen nun zum  
**Antrag 9:**

Veröffentlichung über die geschichtliche Entwicklung der Mitgliedsverbände.

Der Kongreß beauftragt die I.T.F., Flugschriften über die geschichtliche Entwicklung der Verbände in verschiedenen Ländern herauszugeben.

Antrag des Internationalen Verbandes der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbediensteten in Palästina.

Der Generalrat erklärt sich für diesen Antrag. Da der Delegierte der palästinischen Eisenbahnergewerkschaft, welche den Antrag eingereicht hat, nicht hier ist, können wir sofort zur Abstimmung übergehen.

Der Antrag wird angenommen.

**Punkt 9a der Tagesordnung: Gruppierung der Länder zum Zwecke der Vertretung im Generalrat.**

Es wurde beschlossen, die bisherige Gruppierung beizubehalten.

**Punkt 9b der Tagesordnung: Wahl der Generalratsmitglieder und deren Stellvertreter.**

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Alle Delegationen haben die Namen ihrer Kandidaten aufgegeben, mit Ausnahme unserer Gastgeber, der Kollegen der Tschechoslowakei. Ich bitte die tschechischen Genossen, dies noch tun zu wollen. Es sind vorgeschlagen:

Von Großbritannien, Irland und Kanada:  
für die Eisenbahner: C. T. Cramp (A. G. Walkden); für  
die Transportarbeiter und Seeleute: E. Bevin (J. Henson);

Von Deutschland: für die Transportarbeiter und  
Seeleute: H. Rudolph (Aug. Reitz); für die Eisenbahner:  
H. Jochade (Fr. Scheffel);

Von den skandinavischen Ländern: Ch. Lindley  
(Chr. Vejre);

Von Holland und Belgien: Ch. Mahlman  
(G. Lambert);

Von Frankreich und Luxemburg: J. Jarrigion  
(J. Guinchard);

Von Italien: G. Sardelli;

Von Spanien und Südamerika: T. Gómez  
(C. Hernandez);

Von den Balkanländern: N. Issaïeff (G. Stanko);

Von Polen und den Randstaaten: K. Maxamin  
(J. Sietinsch);

Von Oesterreich, der Schweiz und Ungarn:  
B. König (A. Forstner);

Von Japan: K. Hamada (S. Mogi).

Von der Ländergruppe Tschechoslowakei und  
Rumänien stehen die Kandidaten noch aus, während  
die Gruppe Indien hier nicht vertreten ist. In bezug  
auf letztere Gruppe schlage ich vor, deren Sitz offen  
zu lassen und den indischen Organisationen anheimzu-  
geben, selber ihren Vertreter zu bestimmen.

Die vorgeschlagenen Kandidaten sind gewählt, weil  
Gegenkandidaten nicht gestellt worden sind.

#### **Punkt 9c der Tagesordnung: Wahl des Exekutiv- komitees.**

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Wir schreiten nun zur  
Wahl des Exekutivkomitees. Dafür kommen nur Mit-  
glieder des Generalrats in Betracht. Die Tschechen haben  
allerdings ihre Vorschläge für den Generalrat noch nicht  
eingereicht; wir brauchen darauf nicht zu warten und die  
anderen Länder können ihre Kandidaten für das Exe-  
kutivkomitee nennen.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Die bisherige Exe-  
kutive setzte sich zusammen aus folgenden Genossen:  
C. T. Cramp-England, J. Döring-Deutschland, M. Bidé-  
garay-Frankreich, Ch. Lindley-Schweden, R. Bratschi-  
Schweiz und Ch. Mahlman-Belgien. Ich weise darauf hin,  
daß von diesen sechs Mitgliedern Döring, Bidégaray und  
Bratschi nicht wieder in den Generalrat gewählt wurden,  
daß also an deren Stelle andere Genossen ernannt

werden müssen. Ich möchte jedoch mit der Eintragung der Namen noch warten, bis uns bekannt ist, wer von der Tschechoslowakei und Rumänien als Mitglied des Generalrats ernannt worden ist, damit der betreffende Genosse zugleich auch für das Exekutivkomitee kandidieren kann.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Die tschechischen Kollegen werden gebeten, ihre Solidarität mit dem Proletariat zu bekunden, indem sie bald die Namen ihrer Kandidaten für den Generalrat einreichen.

Es käme nun der 10. der eingereichten Anträge (Beirat für die Arbeiter in der Warenverteilung) an die Reihe. Die Hafendarbeiterkonferenz hatte sich mit diesem, sowie mit Antrag 21 (Erhebung über die Hafendarbeit) zu befassen; da aber die Berichte der Sonderkonferenzen noch nicht in allen Sprachen vorliegen, schlage ich vor, zunächst

### **Antrag 17:**

**Kriegsschulden und Reparationen.**

Der Kongreß fordert mit aller Entschiedenheit völlige Annullierung aller aus dem Weltkrieg entsprungenen zwischenstaatlichen Schulden und Reparationsverpflichtungen. Es ist offenbar geworden, daß Deutschland nicht in der Lage ist, die ihm auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen. Die großen Zahlungen und die damit verbundenen Kapitalverschiebungen haben der Welt nicht genützt; sie haben im Gegenteil in hohem Maße beigetragen, das Wirtschaftsleben zu desorganisieren und die Arbeitslosigkeit zu vergrößern. Darüber hinaus werden dadurch alle Bemühungen auf Erhaltung und Sicherung des Weltfriedens stark beeinträchtigt. Durch die aus der Kriegsschuldenwirtschaft resultierenden Geldverschiebungen und Währungsverschlechterungen, Devisenbeschaffungen und Zollerhöhungen, sowie durch das mangelhafte internationale Kreditwesen wurde ein Zustand erzeugt, der einer Kriegführung mit wirtschaftlichen Waffen gleichkommt. Es muß unbedingt etwas getan werden, um die Finanz- und Kreditkrise zu beheben und das wirtschaftliche Gleichgewicht der Welt wiederherzustellen.

Zahlreiche nationale und internationale Kongresse der organisierten Arbeitnehmer haben klar ausgesprochen, daß ohne Streichung der Kriegsschulden und Reparationen weder die Weltwirtschaftskrise zu beseitigen ist, noch eine Gesundung der Weltwirtschaft eintreten kann. Der Internationale Gewerkschaftsbund hat stets darauf hingewiesen, daß die Länder der Sieger und der Besiegten schwer an ihren internationalen Lasten zu fragen haben, die die finanzielle Tragkraft der Bevölkerung bei weitem überschreiten, und er betrachtet als einziges Mittel, diese finanziellen Schwierigkeiten zu überwinden, die Streichung der internationalen Schulden.

Der Kongreß anerkennt, daß es der I. T. F. durch wiederholte Bemühungen gelungen ist, für die deutschen Eisenbahner bis zu einem gewissen Grade Verbesserungen auf arbeitsrechtlichem Gebiete zu erzielen, und daß sie sich ferner bemüht hat, eine annehmbare Lösung der Reparationsfrage im Interesse der Eisenbahner aller Länder her-



beizuführen. Der Kongreß hält nach wie vor die unbedingte Beseitigung der Reparationszahlungen für geboten. Es ist erwiesen, daß die schädlichen Rückwirkungen dieser Tributleistungen die Lebensinteressen der gesamten Arbeiterklasse stark beeinträchtigen.

Die Streichung der Kriegsschulden ist erste Voraussetzung für die politische und wirtschaftliche Befriedung der Welt, für die Verbesserung der Lebenslage und den sozialen und kulturellen Aufstieg der Völker. Deshalb fordert der Kongreß von den Regierungen und verantwortlichen Instanzen aller Länder Gehör und entsprechendes Handeln. Er ersucht alle nationalen und internationalen Organisationen, welche dieselben Grundsätze wie die I. T. F. vertreten, sich mit allem Nachdruck für die baldige Verwirklichung dieser überaus wichtigen Forderungen einzusetzen.

Antrag des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.

#### Antrag.

Indem wir uns mit der Streichung der Kriegsschulden vollkommen einverstanden erklären, sind wir der Ansicht, daß dieses Problem und dasjenige der Reparationen den Rahmen der Internationalen Berufsssekretariate überschreitet. Da es Sache der gewerkschaftlichen und politischen Bewegung jedes Landes ist, zu dieser Frage Stellung zu nehmen, stellen wir den Antrag, zur Tagesordnung überzugehen.

Antrag des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telefonpersonals und der Seeleute.

zu behandeln, den die deutschen Eisenbahner eingereicht haben, wobei die von der I. T. F. über dieses Problem herausgegebene Schrift mit zur Diskussion steht.

Die argentinischen Lokomotivführer beantragen darnach, gleichzeitig auch

#### Antrag 16:

Friede, Abrüstung, Streichung der Kriegsschulden und Abbau der Zolltarife.

Der Prager Kongreß der I. T. F. würde freudigst begrüßen,

wenn die Regierungen aller Länder sich dahin verständigen könnten, den Angriffen und kriegerischen Feindseligkeiten unter den Völkern im Interesse der Zivilisation und des Fortschrittes ein Ende zu machen,

wenn zur allgemeinen Abrüstung geschritten werden könnte,

wenn alle durch den Weltkrieg entstandenen Reparationsschulden gestrichen werden und die Debitorenländer deren Betrag zur Bekämpfung der auf der ganzen Welt herrschenden Depression und Arbeitslosigkeit verwenden könnten,

wenn Schritte unternommen werden könnten zur Herabsetzung der Zolltarife, welche wichtige Verbrauchsartikel, Materialien zum Bau von Arbeiterwohnungen und Werkzeuge verteuern, um so den internationalen Handel gesund und wirksam zu machen und ihn zu beleben.

Antrag der argentinischen Lokomotivführerorganisation.

### Antrag.

Indem wir uns mit der Streichung der Kriegsschulden vollkommen einverstanden erklären, sind wir der Ansicht, daß dieses Problem und dasjenige der Reparationen den Rahmen der Internationalen Berufssekretariate überschreitet. Da es Sache der gewerkschaftlichen und politischen Bewegung jedes Landes ist, zu dieser Frage Stellung zu nehmen, stellen wir den Antrag, zur Tagesordnung überzugehen.

Antrag des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.

zu behandeln, womit sich der Kongreß einverstanden erklärt.

**M. Herrmann** (Eisenbahner, Deutschland): Wenn wir auch nicht mit allen in der I. T. F.-Broschüre über „Die internationale politische Verschuldung und die Arbeiterklasse“ enthaltenen Anschauungen einverstanden sind, erkennen wir doch die Arbeit, die geleistet wurde, voll an. Die Reparationsverhandlungen sind vorläufig abgeschlossen. Die Frage der Ratifizierung des getroffenen Abkommens wird erst nach den Präsidentenwahlen der Vereinigten Staaten Amerikas akut werden. Wir hoffen, daß die Leitung der I. T. F., soweit möglich, im Sinne der in der Broschüre zum Ausdruck gebrachten Auffassung handeln wird und können damit die kurzen sachlichen Ausführungen beenden.

Anders steht es mit der geschäftlichen Behandlung dieses Antrages und hier erkläre ich in aller Form, daß sich eine einzelne Landesorganisation, nämlich die belgischen Eisenbahner, zum Zensor über die Anträge der übrigen Organisationen aufwirft. Wir würden uns nie erlauben, zu einem sachlichen Antrag einer angeschlossenen Organisation schriftlich den Uebergang zur Tagesordnung zu beantragen. Die belgischen Kollegen können unseren Antrag ablehnen; daß sie Uebergang zur Tagesordnung beantragten, ist für uns eine Beleidigung, gegen die wir uns wenden. Und wenn einzelnen Organisationen das notwendige Verständnis für die politische Tragweite ihres Verhaltens fehlt, dann sollte man wenigstens vom Sekretariat das notwendige Fingerspitzengefühl erwarten können. Haben denn die deutschen Wahlen unseren ausländischen Kollegen noch nicht gezeigt, welch schweren Kampf wir zu führen haben? Muß man denn den deutschen Genossen die Arbeit für wahre Völkerverständigung, den Kampf gegen Faschismus, Krieg und Völkerverhetzung noch mehr erschweren? Wenn heute den Nationalsozialisten diese Anträge in die Finger kommen, und sie können feststellen, daß von einer Organisation zu einem Antrag, der wiederholt, ich möchte das ausdrücklich hervorheben, auf dem Kongreß der I. T. F. behandelt

und angenommen wurde, nunmehr Uebergang zur Tagesordnung beantragt wird, so ist dies tatsächlich Wasser auf die Mühle der deutschen Faschisten.

Man sollte doch einigermaßen bedenken, wie bei uns gearbeitet, gegen uns gewühlt wird, daß man immer wieder darauf hinweist: ihr selbst übt Solidarität, aber die anderen handeln anders. Es wird uns fälschlicherweise vorgeworfen, daß nur wir den Internationalismus über das Nationale setzen. Ich sage: fälschlicherweise; aber derartige Momente tragen dazu bei, daß Menschen, die weniger denken und weniger klar sehen, das Gefühl bekommen: diese Einwürfe und Vorwürfe sind berechtigt.

Ich bitte, in Zukunft nicht einzelnen Organisationen die Anträge zuzuschicken, damit sie dazu schriftlich Stellung nehmen und diese Stellungnahme gedruckt wird. Sonst hätte man diese Amendemente der belgischen Kollegen wieder erst den anderen Verbänden zur Stellungnahme zuschicken müssen. Ich verstehe die Haltung des Sekretariats nicht. Der Generalrat oder das Exekutivkomitee kann meiner Auffassung nach zu den einzelnen Anträgen der Organisationen Stellung nehmen; es geht aber nicht an, daß dies die Organisationen vor dem Kongreß schriftlich tun und gar bei einem sachlich gestellten Antrag einer großen Organisation Uebergang zur Tagesordnung beantragen. Wir wenden uns dagegen.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Ich bin mit dem Kollegen Herrmann einverstanden, daß es bedauerlich ist, daß die belgischen Eisenbahner die fraglichen Amendemente zu verschiedenen Anträgen eingebracht haben. Die I. T. F. hat die Frage der Kriegsschulden und Reparationen schon seit Jahren im Interesse der ihr angeschlossenen Organisationen behandelt und es war sogar möglich, mit Hilfe des Genossen Bidégaray von den französischen Eisenbahnern eine Aenderung des Young-Planes zu erwirken, soweit er auf die deutschen Eisenbahner Anwendung fand. Nach meiner Auffassung sollte sich die I. T. F. selber mit derartigen Fragen, soweit sie ihre Mitglieder betreffen und diese unter den Folgen leiden, beschäftigen und nach Abhilfe suchen, weil sie sich auf andere Körperschaften nicht verlassen kann. Ich hoffe, daß die belgischen Eisenbahner ihr Amendement zurückziehen werden, da es sonst der Kongreß mit überwältigender Mehrheit ablehnen würde.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Ich möchte mich nur mit zwei Worten äußern zu dem Vorwurfe, den der Genosse Herrmann dem Sekretariat der I. T. F. gemacht hat, weil es den Zusatzantrag der belgischen Eisenbahnerorganisation auf die Tagesordnung gesetzt hat.

Ich werde es den Belgiern überlassen müssen, selber

zu erklären, weshalb sie uns diesen Zusatzantrag eingeschickt haben. Es sind ihnen genau wie allen anderen Organisationen bereits im März laufenden Jahres alle bis dahin eingegangenen Anträge zur Beurteilung und mit der liebenswürdigen Bitte zugegangen, sich durch Zusatzanträge dazu zu äußern, falls sie dies für nötig halten. Es ist ein alter Brauch in unserer Internationale, den Verbänden die Kongreßanträge vor Aufstellung der endgültigen Tagesordnung zuzusenden, ein Brauch, der seit dem Wiener Kongresse vom Jahre 1922 besteht. Danach müssen uns die Organisationen recht früh, schon Anfang des Jahres, ihre Anträge für die Tagesordnung einschicken. Sobald sie in unserem Besitze sind, werden sie entweder im Vordruck oder mit der Maschine vervielfältigt, den angeschlossenen Organisationen zugeschickt, damit sie im voraus wissen, was auf der Tagesordnung steht, und sie werden gleichzeitig gebeten, Zusatzanträge zu stellen, falls sie dies für notwendig halten. Auf der Tagesordnung früherer Kongresse wird man ebenfalls derartige Zusatzanträge finden. Das Sekretariat ist also auch diesmal ordnungsgemäß vorgegangen, und wenn ein Zusatzantrag eingeht, so ist das Sekretariat bei der Weiterleitung dieses Antrages nur eine ausführende Instanz. Ganz gleich, was wir darüber denken: wir haben beim Eingang eines solchen Antrages dafür zu sorgen, daß er an den Kongreß zur Beurteilung überwiesen wird. Der Genosse Herrmann sagte, wir hätten nicht genügend Fingerspitzengefühl; Genossen, wenn wir das nicht besäßen, hätten wir die I.T.F. nicht zusammengebracht und zusammengehalten. Und wenn wir einer antragstellenden Organisation schreiben würden: „Liebe Freunde! Wir vom Sekretariat sind der Ansicht, daß Euer Antrag nichts taugt“, dann würden wir gegen dieses Fingerspitzengefühl stark verstoßen und mit allerhand Organisationen schon Krach bekommen haben.

**A. Reißner** (Transportarbeiter, Deutschland): Werte Genossen! Die beiden Anträge Nummer 16 und 17 werden wohl die Zustimmung dieses Kongresses finden, denn grundsätzlich ist unsere Einstellung immer die gewesen, daß wir für die Abrüstung eingetreten sind und damit auch für die Erhaltung des Friedens, daß wir uns gegen den Krieg erklärt haben usw. und soweit es sich um die Reparationen und Kriegsschuldenfrage gehandelt hat, sind die internationalen Organisationen der sozialistischen Arbeiterschaft auch immer für die Streichung der Kriegsschulden und Reparationen eingetreten. Mich wundert, daß in dem Zusatzantrag, der von der belgischen Eisenbahnerorganisation zum Antrag 17 eingereicht worden ist, nur erklärt wird, daß man mit der Streichung der Kriegsschulden vollkommen einverstanden ist. Es fehlt

hier auch die Bekundung des Willens, daß die Reparationen gestrichen werden sollen. Wir nehmen zugunsten der belgischen Organisationen an, daß das lediglich ein Versehen ist und daß sie nicht nur für die Streichung der Kriegsschulden, sondern auch der Reparationen eintreten.

Es ist nun durch die Konferenz in Lausanne vorläufig ein Abschluß dieser Frage gefunden worden. Aber die deutsche Reichsregierung, die den dort zustande gekommenen Vertrag unterzeichnet hat, wird sich noch vor dem Reichstag für die Verpflichtungen, die sie in Lausanne eingegangen ist, zu verantworten haben. In Deutschland herrscht nämlich allgemein die Auffassung, daß es nicht möglich sein wird, die jetzt eingegangenen Verpflichtungen im Lausanner Vertrag voll und ganz zu erfüllen. Soweit es sich um die Abrüstungsfrage und die Stellungnahme zum Krieg handelt, befindet sich die sozialistische Arbeiterschaft in einem wohlthuenden Gegensatz zu den Regierungen und Staaten, die zu dieser Frage ebenfalls Stellung genommen haben. Die Abrüstungskonferenz in Genf ist wohl nach unser aller Meinung keineswegs zu einem befriedigenden Ergebnis gelangt, und wenn diese Verhandlungen eine Voraussicht auf das mögliche Ergebnis dieser Konferenz überhaupt geben sollten, dann ist damit nicht zu rechnen, daß wir hinsichtlich der Abrüstung zu wirklich positiven und entscheidenden Resultaten kommen werden. Soweit es sich um Deutschland handelt, ist die Abrüstung deutlich, und wir in Deutschland, die gewerkschaftliche und politische Vertretung der deutschen Arbeiterschaft, haben immer den Standpunkt der Abrüstung eingenommen.

Weil nun Deutschland zwangsweise abgerüstet worden ist, kann es mit umso mehr Recht verlangen, daß nun die übrigen Staaten auch dem Beispiel folgen, das Deutschland geben mußte und daß sie auch ihrerseits ihre Rüstungen ganz erheblich einschränken. Wir verlangen für Deutschland nicht das Recht zu einer neuen Aufrüstung, wir verlangen aber ganz entschieden, daß andere Länder mit der Abrüstung ernst machen. Wir geben uns aber keiner Täuschung hin, denn so lange die reaktionären Regierungen am Ruder sind, so lange die sozialistische Arbeiterschaft keinen entscheidenden Einfluß auf die Regierungen ausüben kann, wird die Frage der internationalen Abrüstung noch immer schwebend sein und einer positiven Lösung überhaupt nicht oder nur in sehr beschränktem Maße zugeführt werden. Verehrte Genossen! Ich möchte den Präsidenten unseres Kongresses bitten, mir die Möglichkeit zu geben, mit einigen Ausführungen auch auf die innere Lage in Deutschland einzugehen. Wir erachten das für notwendig angesichts der außerordentlichen Zuspitzung der inner-

politischen Verhältnisse, die sich in Deutschland in den letzten Wochen herausgebildet haben. Schließlich sind wir ja alle zusammen sehr stark daran interessiert, wie sich die Dinge in Deutschland weiter gestalten werden und auf uns allen liegt die Verantwortung und schließlich auch die bange Frage: was wird in Deutschland und was wird aus Deutschland? Denn ein friedloses Deutschland im Herzen von Europa ist zugleich eine Gefahr für die Aufrechterhaltung des gesamten europäischen Friedens. Die Verhältnisse in Deutschland, sowohl die wirtschaftlichen als auch die politischen, haben sich außerordentlich gefährvoll entwickelt. Wenn man nach Gründen hierfür sucht, kann man gleichzeitig drei Faktoren anführen: erstens die Weltwirtschaftskrise, die auf allen Ländern liegt und unter deren Auswirkung die ganze Arbeiterklasse der Welt zu leiden hat; zweitens der außenpolitische Druck, der seit Jahrzehnten auf Deutschland lastet und drittens die kommunistische Agitation. Die wirtschaftliche Lage unseres Landes drückt sich aus, wenn man auf die sechs Millionen Arbeitslose verweist, die es augenblicklich in Deutschland gibt. Jetzt, mitten im Sommer, zählen wir ein Arbeitslosenheer von mehr als sechs Millionen. Leider ist damit zu rechnen, daß die Arbeitslosigkeit im Laufe des Herbstes und im Winter noch weiter ansteigen wird. Die ganze deutsche Wirtschaft ist im Laufe der letzten zwei Jahre einer fortwährenden Einschrumpfung unterworfen gewesen. Hart davon betroffen wurden gerade auch die Gewerbebezweige, als deren Vertreter wir auf diesem Kongresse sind. Ich möchte nur auf die deutsche Reichsbahn verweisen. Dieses Unternehmen hat in allerletzter Zeit einen Rückgang ihres Güterverkehrs um rund 52 Prozent, also um mehr als die Hälfte, aufzuweisen. Tausende von Arbeitern sind bei der Reichsbahn entlassen worden, und wie im Reichsbahnbetrieb liegen auch die Verhältnisse in den übrigen Verkehrszweigen, in der Schifffahrt, bei den Straßenbahnen, in den Hafenbetrieben usw.

Verehrte Genossen! Es ist selbstverständlich, daß diese außerordentliche Verschärfung der Wirtschaftslage auf das soziale und politische Leben unseres Landes sehr starke Rückwirkungen auslöst und wenn die nationalistische Bewegung in unserem Lande einen so starken Umfang angenommen hat, ist nicht zuletzt diese wirtschaftliche Tatsache dafür verantwortlich zu machen. Aber auch der außenpolitische Druck, gerade wo es sich um Reparationen handelt, hat es unseren Nationalsozialisten ermöglicht, Fortschritte zu machen. Wenn man sich im Ausland darüber verwundert, daß die nationalsozialistische Bewegung einen solchen Umfang annehmen konnte, dürfen wir darauf hinweisen, daß sich die nationalsozialistische Agitation zu

mehr als zwei Drittel auf die Frage der Reparationen stützte und daß die Regierung es nicht verstanden hat, mit einer solchen Stärke aufzutreten, daß Deutschland von der Last der Reparationen befreit worden ist. Man versprach sich das von einer nationalsozialistischen Regierung. Selbstverständlich wäre zur Beurteilung dessen, ob es einer nationalistischen Regierung möglich gewesen wäre, mehr zu erreichen, auch viel zu sagen. Und wenn ich schließlich einige Worte zur kommunistischen Agitation sagen darf: Wir hatten zu Beginn der Konferenz eine Debatte, die sich mit der kommunistischen Agitation befaßte, und wenn wir dagegen aufgetreten sind, dann auf Grund der Erfahrungen in Deutschland. Ich darf darauf hinweisen, wie bei entscheidenden Auseinandersetzungen im Reichstag, wo es galt, die faschistische Reaktion niederzuringen, die kommunistische Partei nichts besseres zu tun wußte, als die Parole herauszugeben: „Der Hauptfeind ist die Sozialdemokratie!“ und daß bei diesem Kampfe innerhalb der Arbeiterklasse der Hauptstoß gegen die Sozialdemokratie gerichtet werden müsse. Bei uns in Deutschland herrscht keine Meinungsverschiedenheit und kein Zweifel darüber, daß, wenn nicht diese kommunistische Bewegung und Agitation vorhanden wäre, es einfach ein Ding der Unmöglichkeit gewesen wäre, daß in Deutschland der Nationalsozialismus einen solchen Umfang hätte erreichen können. Die kommunistische Propaganda ist der Nährboden gewesen und hat die Vorarbeit geleistet für den Faschismus in Deutschland. Dazu gehört natürlich auch die Politik, welche vielfach das Ausland hinsichtlich der Reparationen und Rüstungsfrage in der Nachkriegszeit Deutschland gegenüber betrieben hat.

Verehrte Genossen! Was aus Deutschland wird? Man weist jetzt darauf hin, daß man sich in Deutschland an verantwortlicher Stelle den Kopf darüber zerbricht, wer in nächster Zeit regieren soll, ob Adolf Hitler oder das jetzige Präsidialkabinett. Wir sind der Auffassung, daß das jetzige Präsidialkabinett, wie auch eine etwaige Regierung Hitler auf die allerschärfste Opposition der Arbeiterbewegung in Deutschland stoßen müssen. Wir haben jetzt schon die Erfahrung gemacht, und diese Lehre sollte nämlich unsere deutsche Arbeiterpartei aus den Vorgängen der letzten Woche ziehen: daß sich mit dem Ausscheiden der Sozialdemokratie aus der Reichsregierung, mit dem geringer werdenden Einflusse der Sozialdemokratie in der Reichsregierung die sozialen Verhältnisse der deutschen Arbeiterschaft sich, sowohl was die Lohnfrage, als auch den ganzen Komplex unserer Sozialgesetzgebung anbetrifft, dauernd verschlechtern. Wir wissen, daß unsere wichtigste Aufgabe darin besteht, die Kräfte der Arbeiter zu sammeln in der gewerkschaftlichen Or-

ganisation, Aufklärungsarbeit und Organisationsarbeit zu leisten, und wir wollen Euch das Versprechen ablegen, daß wir alles in Deutschland daransetzen werden, um die faschistische Gefahr in unserem Lande zu bannen. Wir wissen, daß von dem Kampfe, den jetzt die deutsche Arbeiterklasse zu führen hat, ungeheuer viel abhängt für die gesamte Arbeiterschaft (Zwischenrufe: sehr richtig!) und wir sind uns bewußt, daß wir als Vorposten für Euch alle in Deutschland zu kämpfen haben, und da sind wir bereit alles daranzusetzen und in die Waagschale zu werfen. Trotz der großen Gefahr haben wir die feste Ueberzeugung, die stolze Hoffnung und den starken Glauben, daß es uns gelingen wird, gegen den Angriff der faschistischen Reaktion die Freiheit trotz allem aufrecht zu erhalten.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Bevor wir die Sitzung vertagen, bitte ich den Genossen Fimmen, eine Mitteilung über die Wahl des Exekutivkomitees zu machen. Darnach wird eine Sitzung des Generalrats stattfinden, um einige Resolutionsentwürfe zu behandeln.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Von den verschiedenen Organisationen sind die folgenden 8 Namen als Kandidaten für das Exekutivkomitee eingereicht worden: 1. C. T. Cramp-Großbritannien; 2. Ch. Lindley-Schweden; 3. T. Gómez-Spanien; 4. W. Brodecký-Tschechoslowakei; 5. H. Rudolph-Deutschland; 6. J. Jarrigion-Frankreich; 7. B. König-Oesterreich; 8. Ch. Mahlman-Belgien. Von diesen 8 Namen müssen 6 (es dürfen auch weniger sein, aber nicht mehr), auf die Stimmzettel geschrieben werden, welche den Vertretern der verschiedenen Delegationen beim Verlassen des Saales ausgehändigt werden. Ich bitte die Delegationen, jeweils einen Vertreter anzuweisen, der die Stimmzettel beim Verlassen des Saales in Empfang nimmt. Um Mißverständnissen vorzubeugen, weise ich darauf hin, daß in den ausgehändigten Umschlägen, wie dies auch früher der Fall war, eine Anzahl Stimmzettel enthalten ist, um das Wahlgeheimnis zu wahren. Es müssen deshalb alle Stimmzettel, welche sich im Briefumschlag befinden, ausgefüllt werden.

*Die Sitzung wird um 1 Uhr auf 2.30 Uhr vertagt.*

*Der Generalrat tritt zu einer Sitzung zusammen.*



# Sechster Tag.

Freitag, den 12. August 1932.

Nachmittagsitzung.

## WAHL DES EXEKUTIVKOMITEES.

(Fortsetzung.)

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Wir schlagen vor, eine Kommission zur Zählung der Stimmzettel einzusetzen, und zwar soll diese bestehen aus den Genossen A. Kievit-Holland, J. Thomann-Oesterreich und E. Grünzner-Tschechoslowakei.

Der Kongreß ist damit einverstanden.

## GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Wir haben von den Genossen Ben Tilleff-England und J. Tomschik-Oesterreich je ein Telegramm erhalten, worin sie dem Kongreß für die übersandten Grüße und Wünsche ihren Dank aussprechen.

Ferner haben wir ohne Ermächtigung des Kongresses, und ich hoffe, daß er uns dies verzeihen wird, wegen der Unterdrückung der Konterrevolution in Spanien dem spanischen Gewerkschaftsbund im Namen des Kongresses ein Telegramm geschickt, in welchem wir die spanischen Arbeiter zur Niederringung der Reaktion beglückwünschen und dem Wunsche Ausdruck geben, daß es dem spanischen Proletariat gelingen möge, auch fernerhin die Republik zu schützen und zu erhalten. Daraufhin erhielten wir heute morgen vom Genossen Carrillo, dem Sekretär des spanischen Gewerkschaftsbundes, ein Antworttelegramm, worin er uns mitteilt, daß zur Stunde der Putsch absolut niedergeschlagen ist und daß die spanische Arbeiterschaft gegenüber der Konterrevolution die Demokratie hochhalten wird.

Schließlich ging ein Begrüßungstelegramm ein von der Esperantistengruppe in Aussig, ein Telegramm vom Sekretär der Ortsgruppe Stratford des englischen Eisenbahnverbandes, worin diese Organisation uns auffordert,

einen scharfen Kampf zu führen zur Verhinderung des Krieges und des Transportes von Kriegsmaterial.

Darnach übernimmt den Vorsitz

**J. Döring** (2. Vorsitzender der I.T.F.): Wir fahren nun mit der Diskussion über die Anträge 16 und 17 fort. Das Wort hat der Kollege

**P. de Bruyn** (Eisenbahner, Belgien): Kollegen! Ihr seid darüber verwundert, daß wir zu den Anträgen 16 und 17 Zusatzanträge gestellt haben. Wir sind unsererseits erstaunt über eure Einstellung hierzu. Es war gar nicht unsere Absicht, zu verhindern, daß hier über diese Fragen gesprochen wird. Hätten wir das gewollt, dann wären wir sofort zum Vorsitzenden gegangen, als die Angelegenheit an der Reihe war und hätten ihm gesagt: wir sind der Ansicht, daß diese Angelegenheit nicht behandelt werden darf. Das haben wir nicht gemacht. Wir sind jedoch der Ansicht, daß diese Diskussion überflüssig ist und zwar deshalb, weil sowohl der Internationale Gewerkschaftsbund als auch die sozialistische Arbeiterinternationale die Fragen, die ihr hier aufgeworfen habt, verschiedentlich besprochen haben, und da jede Organisation dem Gewerkschaftsbund angeschlossen ist, oder in enger Verbindung mit der sozialistischen Partei ihres Landes steht, darf man annehmen, daß derartige Beschlüsse bereits auch in unserem Namen gefaßt worden sind und wir halten es deshalb für überflüssig, nochmals Fragen über Friede, Abrüstung, Kriegsschulden etc. hier zu behandeln. Warum sollen wir damit nochmals unsere Zeit vergeuden? Wir sind uns der überaus tragischen Situation, in der sich heute Deutschland befindet, durchaus bewußt und wir sind bereit, euch zu helfen, soweit uns dies möglich ist. Ihr dürft aber nicht glauben, daß sich Deutschland allein in einer so bedrängten Lage befindet. In unserem Lande ist die Arbeitslosigkeit verhältnismäßig gerade so schlimm wie in Deutschland. Der Frachtverkehr der Eisenbahnen ist zum Beispiel um über 58 Prozent zurückgegangen; in Belgien ist der Personalabbau in viel größerem Ausmaße durchgeführt worden, hat er sich viel schlimmer ausgewirkt als in Deutschland. Ich betone nochmals, daß wir über die Kriegsschuldenfrage nicht diskutieren wollten, etwa weil wir gegen den Antrag als solchen sind. Was die Reparationen betrifft, so möchte ich die deutschen Kollegen fragen: hat Deutschland voriges Jahr Reparationen bezahlt? Sind etwa dieses Jahr welche geleistet worden? Und was ist das Resultat der Lausanner Konferenz? Daß Deutschland wahrscheinlich in den nächsten 2½ Jahren wieder nichts zu zahlen hat. Und was nach diesen 2½ Jahren geschehen wird, darüber brauchen wir uns heute noch nicht den Kopf zu zerbrechen.

Ich möchte nur noch darauf hinweisen, daß, wenn dieses Resultat in der Frage der Reparationen erzielt wurde, dies nach meinem Dafürhalten vor allem auf die Aktion der Arbeiterschaft in den früher alliierten Ländern zurückzuführen ist. Wir waren von jeher für die Annullierung der Kriegsschulden, wir werden auch in Zukunft dafür sein und die belgische Organisation ist bereit, euch dazu jede Unterstützung, die ihr benötigt, zu gewähren.

**E. Bevin** (Transportarbeiter, England): Ich bin, wie mein Vorredner, der Ansicht, daß zum Inhalt der Resolutionen nicht viel gesagt zu werden braucht. Man kann annehmen, daß jeder mit dem Inhalt derselben einverstanden ist. Ich glaube, daß wir überhaupt über die Bezahlung der Kriegsschulden nicht allzuviel reden sollten; wir lenken dadurch unsere Aufmerksamkeit nur ab von der ökonomischen Krise, von der Bedeutung dieser Krise, ihrer Herkunft und ihren Ursachen; es ist Tatsache, daß auf Grund des Hoover-Moratoriums die Kriegsschulden und Reparationen seit längerer Zeit nicht mehr bezahlt worden sind und soweit Zahlung erfolgt ist, handelt es sich nur um geliehenes, also nicht um wirklich bezahltes Geld. Viele Politiker glauben, man könne ein einzelnes Land für die Kosten des Krieges verantwortlich machen. Das ist natürlich unmöglich. Man hätte einsehen müssen, daß die Goldreserven gar nicht ausreichen, um große Transaktionen zwischen den einzelnen Ländern und Völkern durchzuführen. Ich mache darauf aufmerksam, daß die englische Arbeiterpartei bereits unmittelbar nach dem Kriege erklärt hat, daß die Kriegsschulden gestrichen werden müssen. Ohne Zweifel war die große Niederlage, welche die britische Arbeiterpartei bei den unmittelbar nach dem Kriege stattgefundenen Wahlen erlitten hat, eine Folge dieses Standpunktes. Trotzdem sind wir von diesem Standpunkte nicht abgewichen, weil wir genau wußten, daß uns die Zukunft recht geben würde. Die Kriegsschulden haben auch zur Einschränkung des internationalen Güteraustausches beigetragen. Die Arbeiterregierung hat sich seinerzeit mit allen Mitteln bemüht, die internationalen Maßnahmen auf dem Gebiete der Wirtschaft, wie Aufrichtung von Zollschranken, Kontingentierung und dergleichen rückgängig zu machen. Dabei hat sich gezeigt, daß alle Arten von Nationalismus sich dem internationalen Arbeiterfortschritt feindlich entgegenstellten. Solange die Arbeiterregierung am Ruder war, hoffte der englische Gewerkschaftsbund und die Arbeiterpartei, daß der damalige Handelsminister William Graham, der nach Genf geschickt wurde, von der internationalen Arbeiterbewegung bei seinen Bemühungen zur Abschaffung der Zollmauern und Kontingentierungsmaßnahmen unterstützt werde. Leider haben wir feststellen müssen, daß

diese Versuche resultatlos blieben. Die anderen Regierungen haben dabei nicht mitwirken wollen, wir haben auch nichts von einer großzügigen Aktion in der Internationale bemerkt, um die englischen Arbeiter international bei ihren Anstrengungen zu unterstützen. Wenn wir schon eine Arbeiterinternationale haben, so muß diese auch bei jeder großen Aktion, die von seiten der Bewegung irgend eines Landes unternommen wird, in Funktion treten. Es darf nicht erst gefragt werden: wer führt diese Aktion, von wem ist die Initiative dazu ergriffen und dergleichen. Entscheidend ist die Frage, ob sie notwendig ist, ob erreicht werden muß, was mit einer solchen Aktion bezweckt wird.

Und diese Versuche der englischen Arbeiterschaft sind vergebens gewesen. Wir suchten umsonst beim Internationalen Gewerkschaftsbund und den übrigen Ländern nach Unterstützung. Die Nationalisten haben an Boden stark gewonnen und bei den letzten Wahlen hat die Arbeiterpartei eine schwere parlamentarische Niederlage erlitten. Aber trotzdem ist sie nicht den Weg des Nationalismus gegangen; aber heute ist abgebaut, ist vernichtet, was in 80 Jahren aufgebaut worden ist im internationalen Austausch von Gütern, im Handel und Verkehr; es ist eine nationalistische Regierung am Ruder, die alle Maßnahmen rückgängig machte, die getroffen worden waren, um ein ökonomisches Ganzes zu schaffen. Bei den letzten Wahlen im vorigen Jahre, als wir für eine Niederreißung der Zollmauern eintraten und eine internationale Aktion forderten, haben uns sogar die Arbeiter, auf die wir uns stützen und verlassen müssen, gefragt: „Was wird geschehen, wenn ihr mit eurer internationalen Politik fortfahren werdet? Was tun die anderen Länder? Werden sie auch ihre Zollmauern niederreißen? Wie werden die Arbeiter in den anderen Ländern auf eure Politik reagieren? Könnt ihr uns irgend einen Hinweis dafür geben?“ Aber leider mußten wir die Antwort darauf schuldig bleiben, denn von einer großzügigen internationalen Aktion war keine Rede. Jede Linksregierung eines Landes, die sich gegen den Nationalismus wendet und versucht, im internationalen Geiste zu handeln, sollte von der übrigen internationalen Arbeiterbewegung mit allen Kräften unterstützt werden. Internationalismus wird nie Erfolg haben, solange nicht eine Regierung der Linken eingesetzt wird und dieser die internationale Bewegung durch einen Kampf gegen den Nationalismus im eigenen Lande zu Hilfe kommt. Ich möchte deshalb an euch appellieren und euch bitten, eine gemeinsame Propaganda zu führen, gegen unsere eigenen Regierungen, wenn es sein muß, zu dem Zwecke, den internationalen Gedanken zu verteidigen und zu verbreiten.

Ich will noch kurz auf die Frage der Kriegsschulden eingehen. Ihr dürft nicht etwa glauben, die Annullierung der internationalen Kriegsschulden hätte etwa zu bedeuten, daß die Völker in Zukunft keine höheren Lasten für die Kriegverschuldung zu tragen hätten. In England zum Beispiel muß pro Tag eine Million Pfund aufgebracht werden, nur um die Zinsen für den letzten Krieg zu zahlen, das sind also 365 Millionen Pfund im Jahr; auch nachdem die Konversions-Anleihe in England durchgeführt ist, wird noch viel mehr Arbeit notwendig sein, um diese gewaltige Summe jährlich aufzubringen. Großbritannien wird mit der Abzahlung der Kriegsschulden in 100 und 200 Jahren noch nicht fertig sein. Internationale Annullierung der Schulden bedeutet also nicht, daß die Völker nicht für die Kosten des Krieges aufzukommen hätten. Wir dürfen die Arbeiter darüber nicht im unklaren lassen. Die Annullierung muß aber dazu beitragen, daß der internationale Warenaustausch erleichtert wird.

In England mußte ein Arbeiter vor dem Kriege 7 Minuten pro Tag arbeiten, um die Zinsen der Nationalschuld aufzubringen, heute sind dafür 1½ Stunden im Tag nötig. Daraus ersieht man, daß die Folgen des Krieges noch längst nicht überstanden sind. Es kommt nun darauf an, daß ein Land die Führung übernimmt, daß es auf den freien internationalen Austausch der Güter, auf den Abbau der Zollschränken drängt; gleichgültig, von welchem Lande ein solcher Vorschlag kommen mag: es ist notwendig, daß die Internationale dafür Propaganda treibt, damit eine starke, geschlossene Front geschaffen wird gegen die internationale Knebelung und Drosselung von Handel und Verkehr und gegen die internationale Reaktion.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Genossen! Da weitere Wortmeldungen nicht vorliegen, darf ich vielleicht im Namen des Generalrats seine Stellungnahme zur Frage der Kriegsschulden und Reparationen bekanntgeben. Wie der Generalrat im allgemeinen über die Frage denkt, ist aus der Denkschrift ersichtlich, die wir den Delegierten in fünf Sprachen zugeschickt haben. Daraus geht meines Erachtens klar hervor, daß wir nicht nur mit den Forderungen der deutschen Eisenbahner, niedergelegt in der Resolution No. 17, vollständig einverstanden sind, sondern daß wir darüber im Sinne der Ausführungen des Genossen Bevin weit hinausgehen. Gewiß, die Kriegsschulden und Reparationen haben in starkem Maße dazu beigetragen, daß das Elend des Proletariats vergrößert und verschlimmert wurde. Es wäre aber ein kardinaler Fehler, wollten wir glauben, daß mit der Streichung der Reparationen die Lasten des Krieges, dessen Folgen in materieller

Hinsicht von der Arbeiterschaft hinweggenommen seien. Ich habe mir anfangs des Jahres 1924 erlaubt, in einem Artikel unserer Monatsschrift darauf hinzuweisen, daß die Hauptfrage der nationalen und internationalen Politik in den nächsten Jahren die sein wird, wer für die ökonomischen Folgen des Krieges aufzukommen habe und daß, wenn die Arbeiterschaft nicht in der Lage sei, den Bestrebungen der Kapitalisten, besonders dem ganz natürlichen Bestreben, alles auf die Schultern der Arbeiter abzuwälzen, ein Halt zuzurufen, eine Verelendung der Arbeiterschaft in allen Ländern die Folge sein würde. Wir in der I. T. F. haben zuerst deutlich und scharf ausgesprochen, daß unter der Last der Reparationen und Kriegsschulden nicht nur das deutsche Proletariat zu leiden habe. Im Jahre 1920 auf dem besonderen Kongresse des I. G. B. in London hat der leider zu früh verstorbene Genosse Legien die Worte geprägt: „Deutschland verreckt, aber wenn es verreckt, dann verreckt ihr mit“. Heute ist es nahe daran. Wir haben gesehen, wie das Wort Legiens prophetische Bedeutung hatte. Vor dem Kriege ging uns die deutsche Arbeiterschaft voran auf dem Wege der Verbesserung des Loses der Arbeiter, und heute geht sie uns auch voran auf dem Wege der Verschlechterung, weil eben die deutsche Arbeiterschaft innerhalb der Internationale ein großer, wichtiger, ausschlaggebender Faktor ist und bleibt. Der ganze Körper fühlt sich krank, wenn ein Glied angegriffen ist. Wenn aber das Glied ein wichtiges Glied ist, dann ist die Auswirkung der Krankheit umso schlimmer. So ist es auch mit der Arbeiterbewegung; wenn ein wichtiges Glied fortwährend unter der ökonomischen Depression mit als Folge des Krieges und der Reparationslast zu leiden hat, so ist klar und deutlich, daß auch die Arbeiterschaft anderer Länder mit ins Elend hineingezogen wird. Wir haben das erkannt, und die I. T. F. hat in der Vergangenheit ihre angeschlossenen Organisationen, insbesondere die deutsche Arbeiterschaft, in ihrem Kampfe gegen die Reparationsverpflichtungen unterstützt. Wir haben mit den Arbeitern anderer Länder und Organisationen gekämpft für die Streichung der Kriegsschulden überhaupt. Die nun in Lausanne zustande gekommenen Beschlüsse lassen fast die Hoffnung in einem aufsteigen, daß es — ich möchte mich recht vorsichtig ausdrücken — nicht ausgeschlossen ist, daß innerhalb absehbarer Zeit es zu einer Streichung der Kriegsschulden kommen könnte. Natürlich kann es auch anders kommen. Es hängt ungeheuer viel von der weiteren Entwicklung der politischen Lage in den verschiedenen Ländern, ganz besonders in den Vereinigten Staaten ab, und es ist gewiß nicht ausgeschlossen, daß der Seufzer der Erleichterung, den die

Lausanner Konferenz bei manchem ausgelöst hat, wieder einem Gefühl schwerster Bedrückung Platz machen muß. Eines steht fest, Kameraden: daß innerhalb des Weltproletariats und der organisierten Arbeiterschaft die I. T. F. wachsam bleiben und ganz besonders tun muß, was der Genosse Bevin soeben hervorgehoben hat, nämlich immer dort, wo eine Stockung in der internationalen Politik eintritt, einen neuen Vorstoß unternehmen und insbesondere die Bewegung jedes Landes, wo internationale Politik in unserem Sinne getrieben wird, mit allen Kräften unterstützen. Wenn je einmal die Parole gegolten hat: „Einer für alle und alle für einen“, dann vor allem in der Frage der Streichung von Reparationen und Kriegsschulden. Deshalb hat auch der Generalrat den Antrag der deutschen Genossen begrüßt, und ich wiederhole nochmals: welche Bedeutung wir in der I. T. F. dieser Frage beimessen, geht daraus hervor, daß wir diesem Kongreß eine Denkschrift unterbreitet haben, die jedenfalls einen gewissen Wert für die Beurteilung der ganzen Frage hat. Wir möchten daher auch beantragen, Kameraden, daß dieser Kongreß einstimmig die von der deutschen Eisenbahnerorganisation vorgeschlagene Resolution annimmt, um der Außenwelt, den Kapitalisten und den Regierungen, nicht zuletzt aber auch den Arbeitern ein Bild der größtmöglichen Einmütigkeit in dieser Frage zu vermitteln. Darüber hinaus aber möchte ich nochmals mit Nachdruck darauf hinweisen, daß, wenn auch die Reparations- und Kriegsschulden gestrichen werden, wir mit der Tatsache zu rechnen haben, daß das Proletariat aller Länder die materiellen Folgen des Krieges in Form der Zinsknechtschaft unter der eigenen Bourgeoisie und den eigenen Kapitalisten weiter trägt und daß es daraus keine andere Rettung gibt, als daß wir international den Kapitalismus als Ganzes bekämpfen, als Ganzes schlagen und die sozialistische Gesellschaft aufrichten.

Genossen! Wir werden als I. T. F., wenn das, was hier in dieser Resolution gefordert wird, in Erfüllung gehen soll, die Pflicht haben, geschlossen mit den Arbeitern aller Länder über unsere eigenen Berufsinteressen gemeinsam den Kampf zu führen für das Ganze, für die Niederringung der heutigen Gesellschaft, die schuld ist an all dem Elend, unter dem das Proletariat kaputt geht, und für die brüderliche Gesellschaft, wo alle Menschen, die arbeiten können und auch die, welche nicht arbeiten können, ihr volles Auskommen finden, die einzige Gesellschaft, in der es wert ist, zu leben, die sozialistische. In diesem Sinne bitte ich Sie, Genossen, die Resolution anzunehmen und in Ihren Ländern für die weitere Durchführung derselben zu kämpfen.

**J. Döring** (Vorsitzender): Wir kommen jetzt zur Abstimmung über Antrag 17 der Vorlage. Die belgischen Kollegen haben zu diesem Antrag einen geschäftsordnungsmäßigen Antrag, einen Unterantrag, gestellt. Heute morgen hat Kollege Cramp bei der Eröffnung der Debatte über den Antrag die belgischen Genossen aufgefordert, den Antrag zurückzuziehen, damit wir nicht über denselben abzustimmen brauchen. Ich habe in den Ausführungen des Genossen De Bruyn nichts darüber gehört und möchte nun zunächst feststellen, ob die Vertreter des belgischen Eisenbahnverbandes ihren geschäftsmäßigen Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung zurückziehen, da wir im anderen Falle darüber abstimmen müssen.

**A. Paulis** (Eisenbahner, Belgien): Es hat sich um einen Antrag zur Geschäftsordnung gehandelt. Wäre der Antrag angenommen worden, hätte darüber nicht gesprochen werden können. Das ist wohl geschehen. Dadurch ist unser Antrag hinfällig geworden.

**J. Döring** (Vorsitzender): Wir stimmen ab über Antrag 17.

Der Kongreß nimmt darauf den Antrag einstimmig an.

**H. Jochade** (Eisenbahner, Deutschland): Es liegt eine Broschüre als Unterlage zu Antrag 17 vor; der Kongreß sollte sich äußern, was damit geschehen soll. Es fragt sich, ob daran noch einige Änderungen vorzunehmen sind. Wenn nicht, schlage ich vor, daß die Broschüre veröffentlicht wird.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Es war die Absicht des Generalrats, diese Schrift zu veröffentlichen, nachdem der Kongreß stattgefunden hat. Wie der Genosse Herrmann-Deutschland schon bemerkt hat, steht hie und da etwas darin, womit vielleicht nicht jeder einig gehen kann. Es ist eine wissenschaftliche Arbeit, und über wissenschaftliche Arbeiten sind sich oft die Gelehrten selber nicht einig. Sobald der Kongreß vorüber ist, werden wir die Schrift in fünf Sprachen veröffentlichen und den Organisationen gegen eine kleine Vergütung zur Verfügung stellen. Wir hoffen, daß diese Broschüre mit dazu beitragen wird, die Arbeiter in Sachen der Reparationen und Streichung der Kriegsschulden in dem heute hier zum Ausdruck gebrachten Sinne aufzuklären und ihren Gesichtskreis zu erweitern.

**José Pipino** (Lokomotivführer, Argentinien): Es ist vor Eröffnung der Diskussion über Antrag 17 beschlossen worden, zugleich Antrag 16 mit zu behandeln. Dies ist nicht geschehen und ich bitte darüber um Aufklärung.



**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Der Genosse Pipino aus Argentinien hat in gewissem Sinne recht. Ich möchte aber darauf hinweisen, daß sich die Resolution 16 betreffend Friede, Abrüstung, Streichung der Kriegsschulden und Abbau der Zolltarife, die von seiner Organisation eingereicht wurde, teilweise mit der soeben angenommenen Resolution 17 der deutschen Eisenbahner deckt. Soweit sie vom Frieden und der Abrüstung handelt, kann sie voraussichtlich morgen früh mit der Resolution 15 über Generalstreik im Falle eines Krieges und einigen weiteren Resolutionen, die vom Generalrat ausgearbeitet worden sind und von den skandinavischen Organisationen vorliegen, behandelt werden. Ich glaube, daß es besser ist, darüber jetzt nicht abzustimmen. Die argentinischen Genossen werden morgen bei Besprechung der Kriegsfrage noch Gelegenheit haben, dazu zu sprechen.

**J. Döring** (Vorsitzender): Ich darf noch zu den Ausführungen des Kollegen Pipino sagen, daß ich es für selbstverständlich gehalten habe, daß durch die Abstimmung über Antrag 17 auch der Teil von Resolution 16, der über die Kriegsschulden handelt, erledigt ist. Es liegen aber außerdem noch einige Anträge vor, die mit dem noch nicht diskutierten Teil des Antrages 16 behandelt werden müssen. Ich kann über diesen Antrag nicht abstimmen lassen, ohne daß er erst auseinandergezogen wird.

Wir kommen jetzt zur Erledigung des

### **Antrag 13:**

**Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.**

Der Kongreß der I. T. F., in der Erwägung,  
daß die Fortschritte der Technik und die erhöhte Produktion wirtschaftliche Notwendigkeiten sind, die zu einer Erleichterung der Arbeit unter Verschaffung eines Höchstmaßes von Wohlfahrt führen sollten,

daß die mit Rationalisierung bezeichnete Betriebsmethode unter dem Kapitalismus bedeutet, daß mit der höchsten Vervollkommnung der Technik und Arbeitsmethoden von den Arbeitern größte Kraftanstrengung verlangt wird,

daß der Privatbesitz der Produktionsmittel und ihre Verwendung für private Zwecke zu Interessengegensätzen in der Weltwirtschaft führt, welche die Rüstungen der Nationen fördern und die Kriegsgefahr erhöhen,

daß die anarchistische, kapitalistische Produktion nicht zu ausreichender Wohlfahrt der Arbeitermassen führt, sondern sie im Gegenteil beständig mit Arbeitslosigkeit bedroht,

daß die Rationalisierung durch Hervorrufung einer technischen Arbeitslosigkeit die Lebenslage der Arbeiterklasse noch weiter herabdrückt,

spricht sich gegen das heutige Produktionssystem und für eine planmäßige Produktion aus, die ausschließlich auf Erhöhung der allgemeinen Wohlfahrt gerichtet ist und deren Arbeitsmethoden bezwecken: Förderung der Wohlfahrt der Arbeiter, Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch eine inter-

nationale Regelung über die Arbeitszeit, die Löhne, den jährlichen Urlaub, durch Heraufsetzung des schulpflichtigen Alters und Gewährung einer ausreichenden Rente im Alter von 60 Jahren,

beschließt, diese Vorschläge, die einzig und allein geeignet sind, Wirtschaftskrisen und die aus den wirtschaftlichen Gegensätzen entstehenden Kriegsgefahren zu verhindern, dem Internationalen Arbeitsamt zu unterbreiten,

spricht sich aus für eine Verkürzung der Arbeitszeit ohne Lohnherabsetzung, damit die Arbeiterklasse an der durch die Rationalisierung bewirkten Erhöhung der Produktivkraft ihren Anteil habe,

verlangt die sofortige Einführung der 40-Stunden-Woche und die Einsetzung von Kommissionen, welche aus Vertretern der Regierungen, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zusammengesetzt sind und zur Aufgabe haben, festzustellen, inwieweit eine weitere systematische Verkürzung der Arbeitszeit entsprechend der erhöhten Produktivität durchgeführt werden kann.

Antrag des belgischen Straßen- und Kleinbahnverbandes.

Der Generalrat hat sich mit dieser Resolution beschäftigt und schlägt Ihnen eine Aenderung vor, die den Delegierten unterbreitet worden ist. Zur Begründung hat das Wort der Kollege

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Genosse Döring hat Ihnen mitgeteilt, daß Ihnen der Abänderungsantrag zum Antrag 13 vorläge. Zu unserer Entschuldigung muß ich den skandinavischen und spanischen Genossen sagen, daß wir leider nicht in der Lage gewesen sind, diesen Antrag noch ins Schwedische und Spanische zu übersetzen, weil die Uebersetzer für diese Sprachen hier tätig sein mußten.

Den belgischen Kollegen, welche Antrag 13 gestellt haben, möchte ich mitteilen, daß sich der Generalrat eingehend damit befaßt hat und er bittet den Kongreß, die ersten 5 Abschnitte anzunehmen wie sie sind. Der Rest soll durch folgenden Text ersetzt werden: „spricht sich gegen das heutige Produktionssystem und für eine planmäßige Produktion aus, die ausschließlich auf Erhöhung der allgemeinen Wohlfahrt gerichtet ist, . . . .“

verlangt schon heute zwecks Förderung der Wohlfahrt der Arbeiter energische Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch internationale Regelung der Arbeitszeit, der Löhne und sonstigen Arbeitsbedingungen durch sofortige Einführung der 40-Stunden-Woche ohne Lohnherabsetzung und ersucht die zuständigen Instanzen in der Gewerkschaftsbewegung, national und international für diese Forderungen einzutreten.“

Der Generalrat hält in seiner gewohnten Bescheidenheit diese Fassung für deutlicher als die der belgischen Kameraden, wo einige Wiederholungen enthalten sind. Er hofft, daß die belgischen Kameraden und der Kongreß dieses Amendement annehmen.

**A. Vercruyce** (Straßen- und Kleinbahner, Belgien):

Kameraden! Die vorgeschrittene Zeit beweist, daß mein Antrag auf Verkürzung der Redezeit notwendig war. Ich kann daher unseren Antrag auf Bekämpfung der Arbeitslosigkeit nicht so ausführlich begründen, wie ich wollte. Zunächst möchte ich aber den deutschen Kameraden, die ausführten, wir hätten kein Verständnis für die internationalen Probleme, erwidern, daß sie sich dabei irren. Wir befinden uns mit einer Anzahl anderer Länder in ganz ähnlichen Verhältnissen wie sie. Die Krise ist ein internationaleres Problem als die Kriegsschäden. Man kann die Kriegsschulden streichen, aber damit ist die Krise noch lange nicht behoben. Aber selbst wenn die Krise vorbei und die Kriegs- und Reparationsschulden gestrichen wären, würde den Arbeitern noch nicht geholfen sein. Ich halte es für überflüssig, darauf näher einzugehen. Ich habe dem Sekretariat der I.T.F. einen ausführlichen Bericht über die Auswirkung der Krise in den einzelnen Ländern mit statistischen Angaben unterbreitet.

Im übrigen glaube ich, daß man genug über die Ursachen der Krise und der daraus entstandenen ungeheuren Arbeitslosigkeit gesprochen hat; es wird Zeit, daß man sich ausschließlich mit den Grundursachen des Uebels und deren Beseitigung beschäftigt.

Vor allem möchte ich mein volles Einverständnis mit dem Genossen Cramp bekunden, der bemerkt hat, daß nicht einmal die allgemeine Einführung der 40-Stunden-Woche eine Milderung der Krisenauswirkungen bedeuten würde. Daher kann ich mich auch nicht mit den Ausführungen des Genossen Schevenels vom Internationalen Gewerkschaftsbund einverstanden erklären, der meinte, es müsse, ehe man mit einem Vorschlag auf eine noch kürzere Arbeitszeit kommt, erst überall die 40-Stunden-Woche eingeführt sein.

Wir müssen aus der Vergangenheit unsere Lehren ziehen. Der Arbeiterklasse ist durch die in den letzten Jahrzehnten erzielten technischen Fortschritte, nicht durch die Rationalisierung, wie man fälschlicherweise angenommen hat, mehr Reichtum und Wohlfahrt zuteil geworden. Man hat sich auch zu sehr in akademische Diskussionen über die Krisenursachen eingelassen und den Arbeitern glauben gemacht, es handle sich um eine vorübergehende Erwerbslosigkeit. Es dauerte sogar eine gute Zeit, um die Gewerkschaftsführer davon zu überzeugen, daß nur durch die Politik der hohen Löhne und die Herabsetzung der Arbeitszeit die jetzigen und kommenden Krisen behoben werden könnten. Der Arbeiterschaft muß beigebracht werden, daß es sich bei der heutigen Wirtschaftskrise um eine Krise handelt, deren Ursache in unserer kapitalistischen Gesellschaftsordnung

zu suchen ist, und wir müssen sie vor den bewußten Lügen der bürgerlichen Volkswirtschaftler warnen. Kein bürgerlicher Volkswirtschaftler und noch viel weniger die bürgerliche Presse werden zugestehen, daß das Kapital seine Mission in der Geschichte erfüllt hat, daß es erledigt ist. So erklärte erst kürzlich ein gewisser Herr René Carmille in der Zeitschrift „Revue politique et parlementaire“, die hohen Sätze der Erwerbslosenunterstützung würden zu einer Steigerung der Arbeitslosigkeit beitragen; die Unterstützung selber sei ein „ökonomischer Irrtum“, der zur Entwertung des Geldes führe.

Die skandalöse Vernichtung von Lebensmitteln erklärt die bürgerliche Presse, zum Beispiel „L'Echo de la Bourse“, in folgender Weise: „Wenn die Gemüse vernichtet werden konnten, so nur deshalb, weil keine Käufer zur Stelle waren; die Neu-Verproviantierung der Gegend war also sichergestellt“.

Wir Gewerkschaftsführer müssen uns darüber einig werden, daß außer der infolge der Entwicklung des Maschinenwesens und der Rationalisierung eingetretenen Beschleunigung der Produktion ohne Rücksicht auf den Bedarf der Massen, alle anderen Erwägungen von sekundärer Bedeutung sind. Der größte Irrtum, den die Kapitalisten begehen, ist der, anzunehmen, das Kapital habe noch den gleichen Wert wie früher. Ein solcher Irrtum ist übrigens unvermeidlich, da ja das ganze kapitalistische System auf Spekulation und Profit beruht. Deshalb haben auch zum Beispiel die deutschen Kapitalisten ihr ganzes Produktionssystem in kurzer Zeit rationalisiert und so das Wirtschaftsleben eines großen Landes erschüttert. In der kapitalistischen Wirtschaftsordnung wird die Produktion nie der Konsumtion angepaßt werden; sie steht in direktem Gegensatz zu der von uns geforderten sozialistischen Gesellschaft, in der für die Gesamtheit produziert werden muß. Die Anpassung von Produktion und Konsumtion wird sich nur vollziehen durch beständige Erhöhung der Kaufkraft der Arbeiterklasse, Regelung der Arbeitszeit nach der erforderlichen Produktionsmenge und systematischen Preisabbau. Heute stehen wir aber in Wirklichkeit nicht vor einer Ueberproduktion, sondern vor einem Unterverbrauch, vor einer Unterernährung der großen Massen. Sie sind weit davon entfernt, auch nur die allernotwendigsten Bedürfnisse für das tägliche Leben zu befriedigen.

Der Kapitalismus ist außerstande, die Weltwirtschaft auf eine gesunde Basis zu stellen; das ganze Kartellwesen, die Kolonialkriege und Geldsysteme sind fehlgeschlagen, und die Völker werden nie aus ihrem Elend erlöst werden, solange die Arbeiterklasse selber dem Uebel kein Ende macht.

Ein heftigerer Kampf als bisher wird entbrennen um die Eroberung neuer Absatzmärkte. Die Menschen werden neue Mittel erfinden, um noch mehr Waren mit noch weniger Arbeitskraft zu produzieren. Dieser verzweifelte Wettlauf, zu dem jeder einzelne Staat das seinige beiträgt, wird die Völker in noch schlimmeres Elend stürzen, wird die Gefahren des Krieges und des Faschismus noch mehr vergrößern.

Das einzige Rettungsmittel ist der Sozialismus. Uns Gewerkschaftsführern obliegt in erster Linie die Pflicht, die Proletarier zu klassenbewußten Arbeitern zu erziehen, sie für den Kampf vorzubereiten.

Für diese Evolution müssen wir unsere ganze Verstandeskraft, sämtliche in der Verfügung stehenden Mittel anwenden. Eine siegreiche Revolution, gerichtet gegen die kapitalistische Gesellschaftsordnung, kann nur verwirklicht werden, wenn wir bereit und in der Lage sind, die starken Strömungen des Aufruhrs und der Auflehnung, die durch Elend und Hunger immer wieder ausgelöst werden, in die richtigen Bahnen zu lenken.

Die einzige radikale und praktische Lösung, welche die heutige Weltlage erfordert, ist eine Erziehung der Massen in revolutionärem Sinne, um ihnen die Kraft zu geben, sich selbst zu befreien.

Auf Befragen des Vorsitzenden erklärt

**Vercruyce**, daß die belgischen Kollegen mit der vom Generalrat vorgeschlagenen Abänderung ihres Antrages einverstanden sind. Es soll jedoch am Schlusse nach „40-Stunden-Woche ohne Lohnherabsetzung“ hinzugefügt werden: „jährlicher Urlaub, Hinaufsetzung des schulpflichtigen Alters und angemessene Pension im Alter von 60 Jahren“.

**A. Forslund** (Eisenbahner, Schweden): Ich bedaure, daß ich erst in letzter Minute vom Amendement des Generalrats Kenntnis erhalten habe, da dasselbe, wie bereits mitgeteilt worden ist, noch nicht ins Schwedische übersetzt werden konnte. Mit diesem Amendement kann ich mich nicht einverstanden erklären, da es eine Verschärfung dessen bedeutet, was von anderen internationalen Organisationen, ich denke hier in erster Stelle an die Beschlüsse der Sozialistischen Arbeiter-Internationale auf ihrem letzten Kongresse, bereits geäußert wurde. Die Transportarbeiter dürfen in diesen Fragen keine eigene Politik verfolgen; sie müssen mit der gesamten Arbeiterbewegung zusammenarbeiten, um eine allgemeine Verkürzung der Arbeitszeit durchzusetzen. Bekanntlich ist die Folge der Arbeitslosigkeit, daß in allen Ländern die Arbeitgeber mit Forderungen zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen kommen. Meines Erachtens sollten wir uns damit begnügen, die vom letzten SAJ-Kongreß

gefaßten Beschlüsse zu beachten. Ich beantrage daher, das Amendement wieder an den Generalrat zu überweisen, damit er nochmals Erwägungen darüber anstellen kann. Hoffentlich wird er sich in bezug auf die Arbeitszeitforderungen den bereits international aufgestellten diesbezüglichen Forderungen anschließen. Gerade die Transportarbeiter und Eisenbahner können keine Sonderaktionen führen; Erfolge können nur durch gemeinsames Vorgehen mit den anderen Gruppen erzielt werden.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Genosse Vercruyce hat sich mit der Aenderung der von seiner Organisation eingebrachten EntschlieÙung über die Arbeitslosigkeit in dem vom Generalrat vorgeschlagenen Sinne einverstanden erklärt. Nur wünscht er, daß im letzten Abschnitt hinter: „sofortige Einführung der 40-Stunden-Woche“ noch aufgenommen wird: „Hinaufsetzung des schulpflichtigen Alters und angemessene Pension im Alter von 60 Jahren“. Wir sind bereit, dem Wunsche des Genossen Vercruyce zu entsprechen, nur möchten wir bei der Forderung auf Pension keine Altersgrenze nennen. Dies möchten wir den einzelnen Organisationen überlassen.

Ich glaube, wir könnten vorläufig damit zufrieden sein, wenn in aller Welt die Arbeiter und Arbeiterinnen mit 60 Jahren eine Altersrente bekämen. Damit wäre schon etwas erreicht. In manchen Ländern erhalten bestimmte Gruppen von Arbeitern — mir wurde mitgeteilt, daß dies zum Beispiel bei den französischen Eisenbahnern der Fall ist — schon bei einem niedrigeren Alter Pension. Deshalb möchten wir in die Resolution keine Altersgrenze aufnehmen, sondern lediglich eine auskömmliche Rente verlangen.

Genosse Forslund hat beanstandet, daß wir in dieser Resolution die 40-Stunden-Woche ohne Lohnherabsetzung fordern, und er meint, wir gingen damit zu weit. Genossen! Dieser Punkt ist im Generalrat bei der Abfassung des Abänderungsantrages sehr ernstlich diskutiert worden. Der Generalrat war in seiner überwältigenden Mehrheit der Ansicht, daß wir für die 40-Stunden-Woche ohne Lohnkürzung zu kämpfen haben. Die Löhne sind in den meisten Ländern jetzt schon erschreckend niedrig, und wir dürfen nicht vergessen, daß, wenn wir heute bei den jetzigen Lohnsätzen in den verschiedenen Ländern die 40-Stunden-Woche bekommen, wir nur einen kleinen Teil dessen wieder erhalten, was man uns in den letzten Jahren geraubt hat. Wir sind davon überzeugt, daß wir bei der Propaganda unter der Arbeiterschaft für die 40-Stunden-Woche auf die allergrößten Bedenken und Schwierigkeiten stoßen würden, wenn wir dazu sagen müßten: Liebe Freunde! Das bedeutet eine weitere Herabsetzung der Löhne. Genosse Forslund hat beantragt, die Re-

solution an den Generalrat zurückzuverweisen. Wir haben, da nicht alle Generalratsmitglieder an diesem Tische sitzen, den ganzen Generalrat darüber noch nicht befragen können; ich glaube aber, daß der Generalrat nicht bereit sein wird, aus sich heraus diese Änderung vorzunehmen. Der Kongreß muß wissen, was beschlossen wird; der Generalrat legt euch die Resolution vor wie sie ist und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß der Kongreß mit überwiegender Mehrheit seine Zustimmung dazu geben wird.

**Ch. Lindley** (Transportarbeiter, Schweden): Ich möchte darauf hinweisen, daß sich manche Berufsgruppen keine großen Lohnherabsetzungen gefallen lassen mußten. In dieser Beziehung sind die Verhältnisse in den einzelnen Ländern ganz verschieden. Die Lohnreduktionen, welche sich die schwedischen Docker gefallen lassen mußten, machen  $2\frac{1}{2}$  Prozent aus. Ich bin damit einverstanden, daß in Ländern, wo ein starker Lohnabbau vorgenommen worden ist, man eine 40-Stunden-Woche ohne Lohnabzug verlangt; wenn wir aber die Forderung in dieser Form annehmen, würden sie die Arbeiter als Parole auffassen, und es wäre denkbar, daß sie gegen den Rat ihrer Organisation auf der Durchführung bestehen und Schwierigkeiten bereiten. Meines Erachtens würde es die Resolution nicht schwächen, wenn wir die Worte „ohne Lohnherabsetzung“ fallen ließen. In Schweden würden gewisse Bedenken gegen die Ausschickung derart bombastischer Entschlüsse bestehen. Wenn wir eine Kampagne für die 40-Stunden-Woche einleiten oder darüber Verhandlungen mit den Unternehmern führen, werden wir selbstverständlich auf Erhaltung der alten Löhne bestehen. Wir dürfen mit dieser Fassung den Organisationen keine Schwierigkeiten bereiten, denn im jetzigen Moment kann diese Forderung nicht verwirklicht werden. Durch Auslassung der beiden Worte stärken wir die Wirkungskraft der Resolution. Ich unterstütze den Antrag des Genossen Forslund, die Resolution vor der Abstimmung an den Generalrat zurückzuverweisen.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Es tut mir leid, daß ich mich gegen die Ausführungen des Genossen Lindley und die schwedische Delegation wenden muß. Für uns ist viel wichtiger, was die Arbeiter denken, als was die Unternehmer denken. Unser Ziel ist, Arbeit für die Erwerbslosen zu finden und der Generalrat ist der Auffassung, daß der Lebensstandard nicht noch weiter herabgedrückt werden darf. Ich hoffe, daß der Kongreß die Resolution wie von den belgischen Kollegen und vom Generalrat vorgeschlagen annehmen werden, und daß die schwedischen und übrigen skandinavischen Delegierten nicht auf ihrem Standpunkt bestehen bleiben. Es ist unseres Erachtens wichtig, daß die Arbeiter in den ein-

zelen Ländern, die diese Resolution lesen, sofort ersehen und wissen, daß wir eine Arbeitszeitverkürzung ohne Lohnreduktion meinen.

**H. Fladeby** (Transportarbeiter, Norwegen): Lindley sagte, er würde im Namen der skandinavischen Länder sprechen und sei mit Forslund einverstanden. Ich bedauere, daß wir mit Lindley nicht einverstanden sind; er sprach nicht im Namen der Skandinavier, sondern in seinem Namen. Wir unterstützen den Abänderungsantrag des Generalrats.

Die Entschließung wird, wie von den belgischen Delegierten und vom Generalrat vorgeschlagen, mit überwiegender Mehrheit — 8 Stimmen sprachen sich dagegen aus — angenommen.

### Antrag 14:

Aktion gegen Faschismus, Krieg und Reaktion.

Da der antiproletarische politische Kampf des internationalen Kapitalismus — der in der Unterdrückung aller bürgerlichen und politischen Freiheiten der Arbeiterklasse in manchen Ländern und in Deutschland in einer reaktionären Welle, welche die wirtschaftliche Lage des Landes und die wachsende Arbeitslosigkeit ausnutzt, um durch „gesetzliche“ Mittel an die höchsten Regierungsstellen zu gelangen, seinen Höhepunkt bereits erreicht hat — überall darauf abzielt, den Arbeitern ihre Errungenschaften zu entreißen und die Vorrechte und absolute Vorherrschaft der regierenden Klassen zu festigen,

da alle Erwartungen, begründet auf der Politik des Friedens, der Abrüstung und Versöhnung zwischen Kapital und Arbeit, befürwortet in der Washingtoner Konvention und bestätigt durch die Gründung des Internationalen Arbeitsamtes, schwer enttäuscht worden sind, woraus folgt, daß die zum Internationalen Gewerkschaftsbund gehörenden Arbeiter die kapitalistische reaktionäre Politik beantworten müssen, indem sie sich bei ihrer Verteidigung auf eine gesündere und mehr kämpferische Grundlage stellen und von allen ihnen zur Verfügung stehenden Waffen, einschließlich der von den reaktionären Kräften verwendeten, in disziplinierter Weise Gebrauch machen,

und da das Aktions- und Forderungsprogramm der dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Gewerkschaften zusammengefaßt werden kann in der Formel „Rückeroberung der Mittel der Arbeiter im Interesse der Arbeiter“,

bestätigt der Prager Kongreß der I. T. F. die durch Zuerst vom Pariser Kongreß angenommene Protestresolution gegen die Einschränkung des Rechtes der freien Vereinigung in ihrem vollen Wortlaut und

beauftragt das neue Exekutivkomitee, gemeinsam mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund festzulegen, was für eine Aktion zur Verteidigung der Arbeiterklasse in denjenigen Ländern durchgeführt werden muß, in welchen der



Faschismus, diese typische Form der zügellosen internationalen Reaktion, jegliches Recht der freien Vereinigung mit Füßen tritt und jede Art bürgerlicher, sozialer, moralischer und gesetzlicher Betätigung unmöglich macht, die im Washingtoner Abkommen empfohlen wurde, ein Abkommen, welches die dem Internationalen Gewerkschaftsbund angehörenden Arbeiter akzeptiert haben, weil ihm die Forderungen des Teiles XII des Versailler Friedensvertrages einverleibt wurden.

Antrag des Landessekretariats der Transport- und Verkehrsarbeiter Italiens.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Bevor ich zu diesem Antrag der italienischen Organisation und zu dem Änderungsantrag, der vom Generalrat vorliegt, spreche, möchte ich erst Ihre Aufmerksamkeit auf die Ihnen weiter unterbreitete neue

**Resolution gegen die Reaktion in Polen**  
lenken. Als ich bei Eröffnung des Kongresses mitteilte, daß die polnische Regierung unseren Delegierten das Ausreisevisum verweigert hat, bemerkte ich noch, daß sich später Gelegenheit bieten werde, auf diese Angelegenheit nochmals zu sprechen zu kommen. Wir unterbreiten deshalb dem Kongreß folgende Resolution:

**Resolution gegen die Reaktion in Polen.**

Der Kongreß protestiert aufs energischste dagegen, daß die polnische Regierung den der I. T. F. angeschlossenen Organisationen verweigert hat, Pässe zur Beiwohnung des Kongresses auszustellen, wodurch es diesen Delegierten unmöglich gemacht wurde, ihre internationale Pflicht zu erfüllen.

Der Kongreß verspricht den polnischen Arbeitern, daß die I. T. F. nicht eher ruhen wird, bis der polnischen Arbeiterklasse wieder ihre volle Handlungsfreiheit zurückgegeben wurde.

Diese Entschließung wird einstimmig angenommen.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Wir kommen jetzt zu der Resolution, die noch wichtiger ist, als die Protestresolution gegen die Regierung Polens, nämlich die betreffs Faschismus, Krieg und Reaktion, gestellt vom Landessekretariat der Transport- und Verkehrsarbeiter Italiens. In dem Ihnen vorliegenden neuen Resolutionsentwurf „Kampf gegen Faschismus und Reaktion“ hat der Generalrat versucht, sich mit der Frage als Ganzes zu befassen. Daß den polnischen Genossen die Ausreise verweigert wurde, ist schließlich eine der kleinen Begleiterscheinungen der Tatsachen und der Schrecken, vor welche wir uns heute durch die politische Reaktion in einem großen Teil der Länder Europas gestellt sehen. Ich entsinne mich noch gut, daß, nach dem Marsch Mussolinis auf Rom im Jahre

1922 und nachdem sich im Dezember des gleichen Jahres auf dem bekannten Haager Friedenskongreß die Delegierten der internationalen Gewerkschaftsbewegung trafen, der allgemeine Eindruck der war, der Faschismus sei eine rein italienische Erscheinung; jenseits des Brenners, wo die Sonne heißer scheint und das Blut schneller pulsiert, seien solche Dinge möglich; aber in anderen Ländern, besonders in denen nördlich der Alpen, wäre es ausgeschlossen, daß eine derartige Reaktion jemals die Macht ergreife. Und ich entsinne mich, daß, als der I. G. B. einige Monate später wegen des wachsenden Faschismus in Italien, des Terrors der ersten Mussolini-Regierung, ein Rundschreiben an alle angeschlossenen Landeszentralen richtete, um sie auf die Gefahr, die Möglichkeit einer wachsenden Reaktion, auch im eigenen Lande hinzuweisen und die Gewerkschaftszentrale um Mitteilung zu bitten, wie sie dieser Frage gegenüberständen, die Antworten ohne Ausnahme lauteten: „Oh, bei uns ist alles in Butter. So etwas gibt es bei uns nicht und soweit hie und da Anfänge einer kleinen Bewegung reaktionären Charakters bestehen, damit wird die Arbeiterbewegung schon fertig; die Reaktion wird sich an unserer Bewegung die Zähne ausbeißen.“ Genossen! Es war ein Fehler unserer Bewegung, daß wir die Kräfte des Faschismus auf die leichte Achsel genommen und im allgemeinen nicht rechtzeitig genug Maßnahmen ergriffen haben, um der wachsenden Tendenz des Faschismus in allen Ländern Europas mit allen Mitteln, worüber die Arbeiterschaft verfügt, entgegenzutreten. Heute ist die Sache so, daß in manchen Ländern Europas die Arbeiterschaft durch den Faschismus entweder gänzlich niedergeschlagen ist, wie zum Beispiel in Italien, zu einem großen Teil in den Balkanländern und in Ungarn, oder unter dem schwersten Druck steht, wie in Polen, oder sich in einem verzweifelten Kampfe befindet, wie dies heute in Deutschland der Fall ist. Genossen! Unterschätzen wir heute die Gefahr nicht länger; unser Kongreß tritt zusammen in einer sehr, sehr schweren Zeit für die Arbeiterschaft, wirtschaftlich — darüber haben wir uns bereits bei der Debatte über den Antrag der deutschen Eisenbahner zur Frage der Reparationen und Kriegsschulden kurz ausgesprochen —, politisch infolge der wachsenden Reaktion, und ich stehe nicht an, mit allem Nachdruck festzustellen, daß, wenn schon zutrifft, was heute morgen der Genosse Forstner sagte: nämlich, daß dieser Kongreß der I. T. F. wohl der am wenigsten gute sei, den die I. T. F. bisher gehalten hat, daß es nicht ausgeschlossen ist, daß dieser Kongreß der I. T. F. in seiner heutigen Zusammensetzung der allerletzte Kongreß der I. T. F. sein wird, es sei denn, daß sich die Arbeiterschaft aller Länder

tatsächlich der unmittelbar drohenden Gefahr bewußt wird und noch in letzter Stunde gemeinsam die Kraft und die Mittel findet, um der wachsenden Reaktion die Stirn zu bieten. Nur dann sind die Möglichkeit und Sicherheit gegeben, den Faschismus niederzuringen. Wir wissen alle, daß der Faschismus zum größten Teil seinen Nährboden findet in der wirtschaftlichen Verelendung, in der Zerrüttung als Folge des Krieges; wir haben es aber vorläufig nicht in der Hand, darin eine Aenderung zu bringen. Ob oder wann ein Umschwung kommt, wir wissen es nicht; wir wissen nur, daß, solange diese wirtschaftliche Depression bestehen bleibt, der Nährboden für den Faschismus in allen Ländern gegeben ist. Eine große Anzahl von Arbeitern und Arbeiterfrauen, von denen wir niemals geglaubt hätten, daß sie den Phrasen der Faschisten Glauben schenken und ihnen folgen würden, haben es seither trotzdem getan, und ich wiederhole nochmals: wenn wir nicht durch fortwährende Propaganda und Aufklärung über die wirklichen Ziele, die wirkliche Bedeutung der faschistischen Phrase die Köpfe der Arbeiter aufklären, besteht die Gefahr, daß die Welle des Faschismus in den verschiedenen Ländern noch mehr anwachsen wird. Wir glauben daher, daß es Aufgabe der I. T. F. angeschlossenen Organisationen ist, nicht nur den Ausführungen des Generalrats, niedergelegt in seiner Resolution, zuzustimmen, sondern auch alles daranzusetzen, um in ihrem eigenen Lande an allererster Stelle, daneben aber auch international, gemeinsam den Faschismus zu bekämpfen. Wir können das nicht allein, wir Transportarbeiter; wir brauchen dazu die freigewerkschaftliche Arbeiterschaft als Ganzes, sie muß den Kampf aufnehmen und ganz besonders noch tun, was der Genosse Bevin heute nachmittag hervorgehoben hat: sofort Hilfe leisten, wenn in dem einen oder anderen Lande die Not besonders groß ist.

Genosse Reißner hat heute morgen ausgeführt, daß die deutsche Arbeiterschaft in ihrem Kampfe gegen Hitler und seine Banden im Deutschen Reiche nicht nur für sich selber kämpft, sondern auch einen Kampf um die Freiheit der Arbeiter in den anderen Ländern. Der Generalrat unterschreibt das, aber wir müssen den deutschen Genossen nicht nur unsere Sympathie für ihren Kampf zum Ausdruck bringen, sondern wir müssen ihnen, wenn sie unserer moralischen und sonstigen Hilfe bedürfen, diese auch tatsächlich gewähren.

Vor allem möchte ich nochmals betonen, daß nicht nur die I. T. F. allein zur Frage von Faschismus und Reaktion Stellung nimmt, sondern daß im Einvernehmen mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den anderen internationalen Berufssekretariaten angesichts der Ge-

fahren des Faschismus eine einheitliche Front gebildet wird.

Was momentan die I.T.F. in Italien tut, beweist, daß die Propaganda für unsere Ideen und Auffassungen auch unter den schwierigsten Umständen möglich ist. Aber Genossen, sehen wir, daß wir besonders in den Ländern, wo es heute mit unserer Bewegung noch nicht so schlimm steht, wo wir uns noch gewisser demokratischer und bürgerlicher Freiheiten erfreuen, gewappnet bleiben, damit uns das, was wir uns erobert haben, nicht genommen wird. Dies ist die Vorbedingung, um den Genossen, die heute schwer zu kämpfen haben, Unterstützung zu verleihen.

Aus diesen Erwägungen heraus bitte ich Sie, Ihre Stimme für die Resolution des Generalrats abzugeben. Es bedeutet, daß wir nicht nur auf Papier oder mündlich ein Gelöbnis ablegen; die Bedeutung dieser Resolution ist, daß wir uns bereit halten, daß wir unsere Kräfte mehr noch als früher zum Besten unserer Internationale und der Arbeiter in den uns angeschlossenen Ländern gebrauchen.

Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß diese Resolution ohne Debatte einstimmig vom Kongreß angenommen wird und daß die Genossen, wenn sie in ihre Heimat zurückkehren, diese Gedanken aussprechen, sie in die Köpfe und Herzen der Arbeiter tragen werden. (Beifall.)

Die folgende Resolution wird darnach einstimmig gutgeheißen:

#### Kampf gegen Faschismus und Reaktion.

Der vom 7. bis 13. August 1932 in Prag tagende Kongreß der I.T.F. verfolgt mit großer Besorgnis das stete Anwachsen der arbeiterfeindlichen reaktionären Welle in vielen Ländern Europas.

Er gibt seiner Empörung Ausdruck über die brutalen Verfolgungen, denen die Arbeiterschaft dieser Länder ausgesetzt ist, er protestiert auf das energischste gegen die Vergewaltigung seiner schwer erkämpften Rechte und spricht allen Opfern des weißen Terrors seine wärmste Sympathie aus.

Der Kongreß anerkennt den Kampf, den die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen gegen den Faschismus in seinen verschiedenen Formen führen, begrüßt besonders die Tatsache, daß infolge der von der I.T.F. geleiteten Propaganda heute im faschistischen Italien wiederum ihr angeschlossene Organisationen bestehen, bedauert jedoch, daß in dem Kampfe gegen die wachsende Reaktion bisher nicht alle Kräfte der organisierten Arbeiterschaft eingesetzt worden sind.

Der Kongreß richtet deshalb den dringenden Appell an die Arbeiterorganisationen aller Länder, sich der stetig wachsenden Gefahr bewußt zu sein und beauftragt den Generalrat der I.T.F., gemeinsam mit dem Internationalen

Gewerkschaftsbund die Maßnahmen zu treffen, welche nötig sind, um die organisierte Arbeiterschaft in geschlossener Aktion gegen die alle bedrohende Reaktion einzusetzen.

Er beschließt, im eigenen Kreise den Kampf gegen den Faschismus mit allen Kräften weiterzuführen und ersucht die der I. T. F. angeschlossenen Verbände, ihr Äußerstes zu tun, um die Bruderorganisationen, die schon heute vom Faschismus vergewaltigt oder unmittelbar bedroht werden, in ihrem Kampfe gegen Reaktion und Terror mit allen Mitteln zu unterstützen.

*Der Kongreß wird um 6 Uhr auf Samstag, den 13. August, vormittag 9.30 Uhr vertagt.*

*Um 9 Uhr soll der Generalrat zu einer Sitzung zusammentreten.*

---

# Siebenter Tag.

Samstag, den 13. August 1932.

## Schlußsitzung.

C. T. Cramp (Vorsitzender): Wir haben zuerst den Punkt 9 c der Tagesordnung, Wahl des Exekutivkomitees, zu erledigen, da die Anzahl abgegebener Stimmen nunmehr bekannt ist. Darnach sind gewählt die Genossen: 1. C. T. Cramp-Großbritannien; 2. Ch. Lindley-Schweden; 3. H. Rudolph-Deutschland; 4. J. Jarrigion-Frankreich; 5. Ch. Mahlman-Holland und 6. B. König-Oesterreich. Ich bitte, hiervon Kenntnis zu nehmen. Das Wahlkomitee ist gestern abends mit seiner Arbeit fertig geworden. Es wurden für die einzelnen Kandidaten folgende Stimmen abgegeben:

für Cramp	2,083.733
Lindley	2,038.839
Rudolph	1,830.598
Jarrigion	1,740.785
Mahlman	1,537.425
König	1,193.913
Gómez	1,016.812
Brodecký	313.169
Döring	1.415
insgesamt	<u>2,084.733</u>

Wir kommen nun zur Behandlung des Berichtes der Hafendarbeiter-Konferenz. Diese hatte die Punkte 10 und 21 der Kongreßanträge zu behandeln. Die Delegierten haben den Bericht vor sich liegen.

## **Bericht der Sonderkonferenz der Hafenarbeiter, abgehalten am Dienstag, den 9. August 1932 in Prag, Repräsentationshaus.**

Eröffnung: 3.15 Uhr nachmittags.

Vorsitzender: E. Bevin (Großbritannien).

Sekretär: Edo Fimmen (Generalsekretär der I. T. F., zugleich Sekretär der Hafenarbeitersektion).

Anwesend waren: 20 Delegierte von 10 Organisationen aus 10 Ländern.

E. Bevin (Vorsitzender) eröffnet die Sitzung und heißt die Delegierten willkommen. Die Konferenz hat zunächst die ihr vom Vollkongreß zugewiesenen Anträge No. 10 betreffend Beirat für die Arbeiter in der Warenverteilung und No. 21 betreffend Erhebung über die Hafenarbeit zu behandeln.

### **Antrag 10:**

Beirat für die Arbeiter in der Warenverteilung.

Die I. T. F. bilde zur Vertretung der besonderen Interessen der beim Verpacken, Handhaben, Abliefern, Befördern etc. von Waren beschäftigten Arbeiter einen Beirat. Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.

#### **Begründung.**

In seinem auf dem letzten Kongreß der I. T. F. im September 1930 in London gehaltenen Referat über „Die Aussichten der Weltwirtschaft unter dem Gesichtspunkte der Arbeiterklasse“ hat Mr. C. D. H. Cole, Lektor der Nationalökonomie an der Universität Oxford, großen Wert auf besondere, die Wirtschaftslage beeinflussende Faktoren gelegt, ganz abgesehen von den Konjunkturschwankungen und dem beständigen Auf und Ab in der Wirtschaft. Dabei steht die Rationalisierung und ihre verschiedenen Formen an erster Stelle.

Nationale Uebereinkommen in bezug auf Art und Menge der Produktion, Preisgestaltung, Einkauf, Marktregulierung und einheitliche Verkaufsmethoden bilden eine dieser Rationalisierungsformen. Eine andere ist die Einführung ähnlicher Methoden und Abmachungen auf internationaler Basis. Die letztere Form regelt die internationale Warenverteilung sowohl im Handel, als auch im Transport. Die großen europäischen Warenhauskonzerne bildeten schon seit Jahren eine internationale Organisation. Diese internationale Organisation der Großbetriebe im Einzelhandel, stark verflochten mit dem internationalen Bankkapital, regelt nicht nur Einkauf und Verkauf, sondern befaßt sich auch mit der Vereinheitlichung der Arbeitsmethoden, denn sie wollen die allgemeine Einführung einer international erprobten Arbeitsweise.

Die Auswirkung dieser internationalen Zusammenarbeit der Handelsunternehmen wird sich in den Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Handel zeigen, sie wird auch die Gesetzgebung in den einzelnen Ländern hinsichtlich Sonntagsruhe, Verkaufszeiten usw. stark beeinflussen. Das gleiche trifft auf das Transportgewerbe zu. Die Lagerhäuser und Speditionsunternehmen haben ebenfalls

internationale Verbindungen organisatorisch gefestigt, um alle mit dem Warentransport zusammenhängenden Funktionen im Verteilungsprozeß zu monopolisieren und zu regeln. Die Auswirkung davon ist ähnlich wie beim Kleinhandel.

Die Errichtung eines Beirats für die Arbeitergruppe, welche beim Verpacken, Handhaben, Abliefern, Befördern usw. von Waren beschäftigt werden, ist dringend notwendig.

**H. Rudolph** (Deutschland) begründet Antrag 10 über die Schaffung eines Beirates für die Arbeiter in der Warenverteilung. Für diese Gruppe der Handelsarbeiter muß auch, besonders mit Rücksicht auf die Internationalisierung der Handelskonzerne, etwas getan werden. Es handelt sich nicht um die Speditions- und Lagerhausarbeiter, sondern um die Arbeiter in den großen Warenhäusern und dergleichen.

**A. Kievit** (Holland) wünscht genauen Aufschluß über die Zusammensetzung der zu bildenden Sektion.

**V. Pedersen** (Dänemark) und **Ch. Lindley** (Schweden) befürchten Spaltungen in den Organisationen.

**K. Weigl** (Oesterreich) und **H. Rudolph** (Deutschland) machen nähere Angaben über die organisatorischen Verhältnisse in ihren Ländern.

**Edo Fimmen** (Sekretär der Hafentarbeitersektion) gibt bekannt, daß der Generalrat gegen die Einsetzung einer besonderen Sektion nichts einzuwenden haben, falls die Hafentarbeiter damit einverstanden sind. Es scheint aber notwendig, zunächst eine Untersuchung über die organisatorischen Verhältnisse in den einzelnen Ländern durchzuführen. Er beantragt, die Frage dem Exekutivkomitee zu überweisen, das dann auf Grund des Resultates der Untersuchung einen Beschluß herbeiführen könne. Dieser Antrag wurde vom Vorsitzenden in folgendem Wortlaut ausgearbeitet und von der Konferenz einstimmig angenommen:

Die Hafentarbeiterkonferenz empfiehlt, den Antrag über die Einsetzung eines Beirates für die Arbeiter in der Warenverteilung dem Exekutivkomitee zu überweisen, dieses zu beauftragen, festzusetzen, welche Arbeiter unter diese Gruppe fallen und was die Rückwirkung auf andere Gruppen sein wird.

Falls aus den eingegangenen Auskünften hervorgehen sollte, daß die Einsetzung eines Beirates wünschenswert ist, wird das Exekutivkomitee ermächtigt, dazu überzugehen, unter der Voraussetzung, daß die Klassifizierung der in Frage kommenden Arbeiter als Transportarbeiter gewährleistet bleibt.

Der Vorsitzende eröffnet dann die Debatten über

### **Antrag 21:**

Erhebung über die Hafentarbeit.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat, eine Erhebung über die Hafentarbeit zu veranstalten.

Antrag des schwedischen Transportarbeiterverbandes.



### Begründung.

Im Hafenbetrieb herrschen die verschiedensten Verhältnisse und Arbeitsmethoden; in anderen Gewerben und Betrieben sind die Unterschiede bei weitem nicht so groß. Die Schifffahrt ist im großen und ganzen international, denn in den Häfen legen die Fahrzeuge aller Länder an. Arbeitsbedingungen, welche die Hafenarbeiter in einem Lande ablehnen, bestehen in den Häfen eines anderen Landes und werden dort auch akzeptiert. Dadurch entstehen häufig Streitigkeiten. Bei Verhandlungen verweisen die Arbeitgeber vielfach auf die Verhältnisse in anderen Häfen. Das gleiche tun die Arbeitnehmervertreter, weshalb für sie eine gründliche Kenntnis der Arbeitsverhältnisse in den anderen Ländern erforderlich ist.

Die I. T. F. hat für andere Transportarbeitergruppen bereits eine ganze Anzahl wertvoller Untersuchungen durchgeführt. Auch für die Hafenarbeiter wurden — zuletzt über den Arbeitsnachweis, die ordentliche Arbeitszeit, Überzeitarbeit und Entlohnung von Überstunden, Mindest- und Garantielohn, staatliche und gewerkschaftliche Arbeitslosenversicherung — Erhebungen vorgenommen. Ein Teil der eingesandten Antworten muß jedoch verdeutlicht oder ergänzt werden.

Ferner müssen noch eine ganze Reihe von Fragen geklärt werden, um ein genaues Bild über die Verhältnisse in allen Ländern zu bekommen, z. B. die Anwerbezeit der Arbeiter, die Warteräume, den Transport zum Arbeitsplatz und zurück, Vergütung, wenn die Arbeit auf Grund der Wetterverhältnisse unterbrochen werden muß, Bezahlung der Wartezeit, Bedienung der Winschen, Ferien, Altersrente usw.; ferner die Regelung der Akkordarbeit, das Öffnen, Schließen und Abdecken der Luken, das Aufschlagen von Gerüsten, Verstärkung der Mannschaft, Entladen mit Greifern usw., die Bezahlung solcher Arbeiten, sowie die Frage des gesetzlich anerkannten Rechtes zur Arbeitsniederlegung als Solidaritätsbeweis, Blockierung von Fahrzeugen u. a. m.

**Ch. Lindley** (Schweden) dankt für das bereits ausgesandte Material, meint aber, daß noch über viele Einzelheiten, die in der Begründung zum Antrag 21 aufgezählt werden, Auskunft erteilt werden soll. Die Arbeitgeber sind gut unterrichtet. Bei den Verhandlungen mit den Arbeitgebern bedürfen die Arbeitervertreter vollständiger und neuester Angaben. Für die Eisenbahner ist in dieser Hinsicht viel mehr gemacht worden. Die Hafenarbeiter sollen eben so gut informiert werden wie die Eisenbahner. Das gesammelte Material soll in Broschürenform herausgegeben werden.

**Edo Fimmen** (Sekretär) erinnert daran, daß seit dem Londoner Kongreß Berichte über alle für die Hafenarbeiter wichtigen Fragen veröffentlicht worden sind. Es besteht keine Veranlassung, einen Kongreßbeschuß zu fassen.

**D. W. Milford** (Großbritannien) ist derselben Ansicht. Wir haben uns viel Mühe gegeben, auf die Fragebogen zu antworten. Wer weitere Informationen wünscht, möge sich an das Sekretariat wenden.

**N. Martensson** (Schweden) bestätigt Lindleys Ausführungen. Es ist äußerst wichtig, zu erfahren, ob die Organisationen im Konfliktfalle berechtigt sind, in einen Sympathiestreik zu treten, beziehungsweise über ein Schiff oder über die gesamten Schiffe eines Landes den Boykott zu verhängen.

**A. Kievit** (Holland) schließt sich den Ausführungen Fimmens und Milfords an. Er bittet, zu untersuchen, in welcher Weise die 40-Stunden-Woche auf die Hafentarbeiter Anwendung finden soll, ob durch Einführung des 7-Stunden-Tages, der 5-Tage-Woche oder sonstwie. Das ist eine äußerst wichtige technische Frage.

**H. Rudolph** (Deutschland) und **Ch. Lindley** (Schweden) ergreifen noch das Wort zu dieser Frage, worauf der Vorsitzende die folgende Resolution vorschlägt, die einstimmig angenommen wird.:

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat, den angeschlossenen Organisationen das bereits gesammelte Material im Entwurf zu übermitteln. Etwaige Ansuchen um weitere Auskunft sind genau zu umschreiben und dem Sekretariat innerhalb zwei Monaten zuzusenden.

Nach Sammlung und Bearbeitung der weiteren Auskünfte sollen diese im Gesamtbericht aufgenommen werden.

Der Vorsitzende macht noch darauf aufmerksam, daß ein Bericht über die Entschädigung von Hafentararbeitern bei Betriebsunfällen und über die Invalidenversicherung verteilt worden ist.

Ferner hat das Sekretariat die Organisationen gebeten, über den Stand der Ratifizierung des geänderten Hafentararbeiterabkommens zu berichten. Da jedoch Verhandlungen über die gleichzeitige Ratifizierung zwischen einigen Regierungen im Gange sind, sollen die Organisationen aufgefordert werden, die I. T. F. im November vom Stande der Dinge zu unterrichten. Im Oktober soll dem englischen Parlament ein diesbezüglicher Gesetzentwurf unterbreitet werden.

Nach einer Mitteilung von **Ch. Lindley** (Schweden), daß das schwedische Parlament im Januar zusammentreten werde, genehmigt die Konferenz den Antrag des Vorsitzenden.

In Erwiderung auf eine Anfrage **Kievits** (Holland) sagt der Vorsitzende, daß zur Behandlung der Arbeitszeitfrage eine Spezialkonferenz der Hafentarbeitersektion einberufen werden wird.

Darauf wird die Konferenz geschlossen.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Das Wort zu diesem Berichte hat der Genosse

**O. Schreiber** (Deutschland): Ich weiß nicht, wer Antrag 10, Beirat für die Arbeiter in der Warenverteilung, der Hafenarbeiterkonferenz überwiesen hat; jedenfalls der Generalrat. Antrag 10 ist mit Antrag 21, in dem eine Erhebung über die Hafenarbeit gefordert wird, nicht in Verbindung zu bringen. Ersterer, der von der Einsetzung eines Beirats für die Sektion der Handels- und Transportarbeiter handelt, kann nicht zuvor in einer Hafenarbeiterkonferenz behandelt werden; das Plenum des Kongresses muß zunächst dazu Stellung nehmen. Das ist nicht geschehen. Ich stelle hier auch ausdrücklich fest, daß die deutschen Vertreter gegen die Behandlung dieses Antrages in der Hafenarbeiterkonferenz Protest erhoben haben und trotzdem ist er dort behandelt worden. Dieser eigenartige Vorgang veranlaßt mich, dagegen Protest einzulegen, daß, wie geschehen, ein solcher Antrag behandelt wurde. Ein solcher Antrag kann doch nicht in einem Hafenarbeiterbeirat behandelt werden. Der Beirat kann doch nicht darüber befinden, ob ein neuer Beirat errichtet werden soll; dafür ist nach meinem Dafürhalten das Plenum zuständig. Anders kann er nicht behandelt werden.

Im Jahre 1930 fand in Genf eine vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes einberufene Handelsarbeiterkonferenz statt, wo ein Entwurf über die Regelung der Arbeitszeit aufgestellt worden ist. Auf dieser Konferenz war die I.T.F. nicht vertreten. Wir haben aus diesem Entwurf ersehen, daß in den Artikeln 5 bis 21 ganz erhebliche Arbeitszeitverschlechterungen durchgeführt werden sollen. Nach diesem Entwurf soll international die Arbeitszeit auf 48 Stunden beschränkt werden. Heute sind wir darüber hinaus. Aus den genannten Artikeln 5 bis 21 ist aber ersichtlich, daß die Arbeitszeit ganz bedeutend verschlechtert werden kann, besonders im Saisongewerbe. Auf der Konferenz der internationalen Arbeitsorganisation hätte schon allein deshalb eine Vertretung der I.T.F. anwesend sein sollen, weil der Entwurf sehr stark deutschen Unternehmergeist atmet. Wir sind deshalb der Ansicht, daß bei der gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit die I.T.F. auch die Belange der Handelsarbeiter zu vertreten hat und daß ein Beirat für die Handels- und Transportarbeiter eingesetzt werden muß.

Im Jahre 1930 hat in London eine internationale Konferenz der Warenhäuser stattgefunden; diese beschäftigte sich mit der Frage des Austausches der Arbeitsmethoden und im Jahre 1931 kam es in Amsterdam zur Gründung der internationalen Warenhausvereinigung. Diese internationale Organisation ist in einer ganzen Anzahl Länder, so in Holland, der Schweiz, Belgien, Dänemark, Schweden,

Frankreich, Italien, Spanien und Deutschland vertreten. Auch auf der Amsterdamer Gründungskonferenz ist über Organisation und Betriebsmethoden, über den Austausch von Arbeitsmethoden in den einzelnen Ländern, auch über die Tarifverträge und Arbeitsbedingungen, verhandelt worden. Daraus ergibt sich, daß gegenüber dieser internationalen Vereinigung der Arbeitgeberverbände auch international eine Sektion für die Arbeitnehmer errichtet werden muß.

Im Jahre 1931 fand in Rom eine Tagung der Import- und Export-Unternehmer statt. Auch hier wurden die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals behandelt und verlangt, daß dieselben einigermaßen ausgeglichen werden.

Wir haben in neuester Zeit mit einem weiteren wichtigen Faktor zu rechnen, nämlich mit der internationalen Handelskammer und mit der internationalen Vereinigung der Möbeltransporteure und Spediteure. Auch die Internationale Handelskammer hat Untersuchungen über die Arbeitsbedingungen durchgeführt und Berichte darüber zusammengestellt.

Alles das sind Gründe, die für eine stärkere internationale Zusammenfassung der Handelsarbeiter innerhalb der I.T.F. sprechen und die uns veranlaßt haben, den Antrag auf Einsetzung eines Beirats einzubringen. Ich möchte dringend ersuchen, diese Angelegenheit in Angriff zu nehmen, nachdem der Generalrat gegen die Einsetzung eines solchen Beirats nichts einzuwenden hat und lediglich zuvor eine Untersuchung über die organisatorischen Verhältnisse in den einzelnen Ländern durchgeführt werden soll. Sollte der Kongreß dem Antrage nicht zustimmen, so möchte ich den Eventualantrag stellen, daß dann nicht bis zum nächsten Kongreß in drei Jahren gewartet wird, sondern daß sich die nächste Sitzung des Generalrats nochmals damit befaßt und die nötigen Erhebungen veranlaßt, damit in nächster Zeit zur Einsetzung des Beirats übergegangen werden kann.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Der Generalrat ist bereit, die Angelegenheit in seiner nächsten Sitzung zu behandeln. Sind Sie mit dem Bericht der Hafendarbeiterkonferenz einverstanden?

Der Kongreß nimmt den Bericht einstimmig an.

Ohne Diskussion werden ferner angenommen die nachstehenden Berichte der Sonderkonferenzen der Seeleute, der Eisenbahner und Kraftfahrer.

## **Bericht über die Sonderkonferenz der Seeleute, vom Mittwoch, den 10. August 1932, abgehalten in Prag, Repräsentationshaus.**

Eröffnung: 9.30 Uhr vormittags.

Vorsitzender: J. Henson (Großbritannien).

Sekretär: Edo Fimmen (Generalsekretär der I. T. F.,  
zugleich Sekretär der Seeleutesektion).

Anwesend waren: 15 Delegierte von 12 Organisationen aus 9 Ländern, sowie 2 Gastdelegierte des englischen Seemannsverbandes.

**J. Henson** (Vorsitzender) eröffnete die Sitzung und hieß die Delegierten, besonders die beiden Gastdelegierten vom englischen Eisenbahnerverband, der Seeleute und einen Vertreter Italiens, herzlich willkommen. Nur ein Punkt der Kongreß-Tagesordnung ist der Seemannskonferenz zur Behandlung überwiesen worden, nämlich

### **Antrag 25:**

Erhebung über die Verhältnisse in der  
Hochseefischerei.

Der Kongreß der I. T. F. beschloß die Herstellung besonderer periodischer Uebersichten über die Organisation der Seefischer in den verschiedenen Ländern, deren Arbeitsbedingungen, die Art des Fischereibetriebes und die Betriebsverhältnisse, sowie über Schiffe, Material, Fangergebnisse, Preise etc., welche Uebersichten möglichst einmal vierteljährlich den angeschlossenen Organisationen zuzusenden sind.

Antrag des holländischen Zentralverbandes der  
Transportarbeiter.

**Edo Fimmen** (Sekretär der Seemanns-Sektion der I. T. F.) erwiderte, daß der Generalrat bereit ist, dieser Bitte zu entsprechen, jedoch unter dem Vorbehalt, daß es sich als unmöglich erweisen könne, derartige Berichte regelmäßig alle drei Monate zu veröffentlichen. Informationen über die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Trawler- und Heringfischerei sind bereits gesammelt und veröffentlicht worden.

**H. van Dugteren** (Holland) führte in der Begründung aus, man könne sich mit der Empfehlung des Generalrats zufrieden geben, vorausgesetzt jedoch, daß es nicht die Absicht sei, die gewünschten Berichte nur alle ein bis zwei Jahre zu veröffentlichen. Er fügte noch hinzu, daß die Bemannungsskala immer mehr verschlechtert werde und daß die Fischer unter schlechteren Bedingungen als die in der Handelsschiffahrt Beschäftigten arbeiten müssen. In den Fischerei- und verwandten Betrieben Europas sind nach seiner Schätzung 200.000 bis 250.000 Mann beschäftigt.

Die Konkurrenz unter den Fischerei betreibenden Ländern wird immer schärfer. Verschlechterungen werden erst in einem Lande eingeführt, um dann den andern Ländern als Vorwand zur Herabdrückung der Arbeits- und Lohnverhältnisse zu dienen.

**H. Rudolph** (Deutschland) und **J. Chapelle** (Belgien) befürworteten den Antrag der holländischen Kameraden; letzterer schlug vor, es möge in naher Zukunft eine Konferenz von Vertretern der Fischer nach Ymuiden oder Ostende einberufen werden.

Nachdem **J. H. Bennet** (Großbritannien) und der Vorsitzende die Lage im englischen Fischereibetrieb geschildert hatten, wobei sich zeigte, daß die Fischer in einer Anzahl lokaler Verbände, teils auch im englischen Transportarbeiterverband, organisiert sind und nachdem mitgeteilt worden war, daß zurzeit im Kanal von Bristol ein Fischerstreik geführt wird, gelangte der holländische Antrag einstimmig zur Annahme.

**Edo Fimmen** (Sekretär) schlug daraufhin vor, die Konferenz solle eine gemeinsame Aktion in Erwägung ziehen für den Fall, daß ein Anschlag auf die Seemannsheuern unternommen werde. Er wies darauf hin, daß in vielen Ländern Heuerherabsetzungen vorgenommen wurden und in anderen solche bevorstehen.

**H. van Dufteren** (Holland) fragte, weshalb der auf der gemeinsamen Konferenz von Seeleuten und Hafenarbeitern im November vorigen Jahres in Amsterdam ernannte Unterausschuß noch nicht zusammengetreten ist.

**Edo Fimmen** erwiderte, daß die angeschlossenen Organisationen dem Sekretariat keine Berichte oder Anregungen zugehen ließen, aus denen man hätte schließen können, daß man eine solche Sitzung für wünschenswert hielt.

**J. Brautigam** (Holland) gab eine Uebersicht über die internationale Lage in der Seeschifffahrt. Im Jahre 1919 waren die Löhne in den verschiedenen Ländern fast gleich, seither sind aber beträchtliche Aenderungen eingetreten. Durch Aufhebung der Goldwährung in manchen Ländern sind die Löhne in Gold ausgedrückt, wesentlich gesunken. Von einem Streik der Seeleute in seinem eigenen Lande wurde hauptsächlich deshalb Abstand genommen, weil den Reedern unter den farbigen und beschäftigungslosen Seeleuten ein ganzes Heer von Streikbrechern zur Verfügung steht. In Holland kommt den Seeleuten der Umstand zugute, daß auch ein Anschlag auf die Arbeitsbedingungen der Schiffsoffiziere unternommen wurde, so daß ein einheitliches Vorgehen möglich ist. Redner betont,

wie notwendig es ist, international Mindesttheuersätze für die Seeleute aufzustellen.

**E. Jacobsen** (Dänemark) pflichtete den Ausführungen Brautigams bei. Wäre in den skandinavischen Ländern der Goldstandard nicht aufgehoben worden, so hätten jetzt dort die Seeleute die höchsten Löhne. Die I. T. F. und deren Mitgliedsorganisationen sollten sich auf einen eventuellen Angriff im Frühjahr 1933 vorbereiten. Den dänischen Seeleuten ist es gelungen, eine Forderung der Schiffahrtsunternehmer auf Heuerherabsetzung zurückzuweisen, doch diese haben ihr Ziel trotzdem erreicht, indem sie ihre Betriebskosten durch eine Verschlechterung der Bemannungsskala verminderten. Diese Angelegenheit sollte gründlich behandelt werden.

**J. Henson** bemerkte, daß Voraussetzung einer wirkamen Aktion die Mitarbeit der Hafendarbeiter und Eisenbahner ist. Es ist gesagt worden, der erste Schritt müsse sein, die Löhne in den Ländern, wo die Seeleute am schlechtesten bezahlt sind, hinaufzubringen. Es wäre ratsam, zu diesem Zwecke einen besonderen Fonds zu bilden, aus dem bei Lohnbewegungen in solchen Ländern Mittel zur Verfügung gestellt werden könnten.

**H. Rudolph** (Deutschland) schilderte ausführlich die Lage in seinem Lande, besonders die Erwerbslosigkeit und die Position der Gewerkschaften. In Deutschland werden bisweilen Steuerleute nach längerer Arbeitslosigkeit als Decksjungen angeheuert. Die Erwerbslosenunterstützung ist sehr gering. Infolge der akuten Wirtschaftsdpression befinden sich die Gewerkschaften in einer äußerst schwachen Stellung.

**J. Chapelle** (Belgien) teilte Näheres mit über die Heuern und die in Belgien gültige Bemannungsskala. Kein Heizer darf mehr als drei Feuer bedienen und immer drei Mann müssen zusammen eine Wache gehen — einer am Rad, einer am Ausguck und einer als Reserve.

**N. Wälläri** (Finnland) bemerkte, die Löhne in Finnland seien niedriger als in anderen skandinavischen Ländern. Nach einigen Darlegungen über die gewerkschaftliche Lage seines Landes und die große Bedeutung der Frage der Bemannungsskala machte er auf die Gewohnheit einiger deutscher und dänischer Reeder aufmerksam, welche ihre Flaggen gegen die finnische Flagge austauschen, um so von den schlechteren Arbeitsbedingungen profitieren zu können. In Estland, so führte er weiter aus, sind die Verhältnisse noch schlimmer. Dort werden Radiotelegraphisten entlassen und deren Arbeit wird von Steuerleuten verrichtet, die einen besonderen Kursus mitgemacht haben.

**Edo Fimmen** (Sekretär) schlug die Einsetzung eines Unterausschusses zur Ausarbeitung einer Entschließung vor. In diesen Ausschuß wurden folgende Kollegen gewählt: Henson, Rudolph, Brautigam, Wälläri und Fimmen.

*Die Konferenz wurde dann von 1 Uhr bis 3.30 Uhr nachmittag vertagt.*

*Der Unterausschuß trat um 2 Uhr nachmittag zusammen und arbeitete die beiden folgenden Resolutionen aus, die der Konferenz zu Beginn der Nachmittagsitzung unterbreitet wurden:*

#### Resolution 1.

Der ordentliche Kongreß der I.T.F., abgehalten in Prag, stellt nach Anhörung des Berichtes der Spezialkonferenz der Seeleute fest, daß die wirtschaftliche Lage der Seeschifffahrt für die Seeleute unerträgliche Folgen mit sich bringt. Der Kongreß stellt weiter fest:

a) daß die besonders nach dem Kriege von den Reedern angewandte Betriebspolitik unvermeidlich zu der katastrophalen und chaotischen Lage führen mußte, in der sich die Betriebe befinden;

b) daß die Reeder weder national noch international imstande waren, durch entsprechende Organisation oder gegenseitige Verständigung Regelungen herbeizuführen, die zu einer Wiederherstellung der Seeschifffahrt führen können;

c) daß den Seeleuteorganisationen national und international jedes Mitbestimmungsrecht in bezug auf Maßnahmen zur Wiederherstellung der Seeschifffahrt vorenthalten worden ist und ebenso ihnen jeder Einfluß auf die Gestaltung der zukünftigen Betriebsführung verweigert wird;

d) daß die Reeder im Gegenteil versuchen, das Problem einseitig auf Kosten der Seeleute, und zwar durch wiederholte Angriffe auf den Lebensstandard der Seeleute zu lösen.

Der Kongreß lehnt diese verhängnisvolle und aussichtslose Politik der Reeder, die die Schifffahrt durch Herabsetzung der Heuern und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der Seeleute profitabel zu gestalten versuchen, mit aller Entschiedenheit ab. Der Kongreß ist vielmehr der Ansicht, daß die Lebensbedingungen der Seeleute so schlecht sind, daß sie dringend der Verbesserung bedürfen; das gilt insbesondere für die Seeleute in denjenigen Ländern, in denen der Lebensstandard am niedrigsten ist.

Aus vorstehenden Gründen fordert der Kongreß die angeschlossenen Organisationen auf, sich jedem Angriff der Reeder auf den Lebensstandard der Seeleute hartnäckig und mit allen geeigneten Mitteln zu widersetzen.

Ferner beschließt der Kongreß, einen gemeinsamen Ausschuß von Seeleuten und Hafenarbeitern einzusetzen, der zu den Maßnahmen der Reeder Stellung zu nehmen und Abwehrmaßnahmen sowie Unterstützungsaktionen zu Gunsten der mit den Reedern in Konflikt stehenden Organisationen zu beschließen hat.

#### Resolution 2.

Die angeschlossenen Seeleute-Organisationen werden beauftragt, dem Sekretariat der I.T.F. den Entwurf einer Besatzungsskala vorzulegen, die den Verhältnissen der Schifffahrt ihres Landes entspricht.



## **Bericht über die Sonderkonferenz der Eisenbahner, abgehalten Dienstag, den 9. August 1932 in Prag, Repräsentationshaus.**

Eröffnung: 3.15 Uhr nachmittags.

Vorsitzender: M. Bidégaray (Frankreich) auf Vorschlag des Genossen Cramp gewählt, da er zum letzten Mal auf den Tagungen der I.T.F. anwesend ist.

Sekretär: N. Nathans (stellv. Generalsekretär der I.T.F., zugleich Sekretär der Eisenbahnersektion).

Anwesend sind: 80 Delegierte von 25 Organisationen aus 19 Ländern.

M. Bidégaray (Vorsitzender) dankt für die ihm von der Konferenz zuteil gewordene Ehre und teilt mit, daß Nathans zum ersten Punkt der Tagesordnung, Tätigkeitsbericht des Sekretariats, einige Ergänzungen zu machen hat. Da sich Nathans anderntags in Krankenhausbehandlung begeben muß, wünscht er ihm schnelle Wiederherstellung.

Der Tätigkeitsbericht mit Ergänzungen wird von der Konferenz ohne Diskussion gutgeheißen.

Zur Erledigung des zweiten Tagesordnungspunktes: Anträge 18, 19 und 20 der Tagesordnung zum Kongreß erhält

K. Blaß (Deutschland) zunächst das Wort zur Begründung von

### **Antrag 18:**

**Betriebswirtschaft und Arbeitsmethoden.**

Der Kongreß der I.T.F. lenkt erneut die Aufmerksamkeit der angeschlossenen Organisationen auf die großen technischen und organisatorischen Umwälzungen, die sich in den letzten Jahren auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens vollzogen haben.

Die praktische Betriebswirtschaft hat bei den großen Eisenbahnen eine grundlegende Wandlung erfahren. Betrieb und Verkehr, Oberbau und Signalwesen, Werkstätten und Verwaltung wurden nach wissenschaftlichen Methoden durchforscht. Die Untersuchungsergebnisse führten zu einer planmäßigen Umgestaltung der Betriebs- und Arbeitsmethoden. Moderne Akkord- und Prämiensysteme verschiedener Art wurden eingeführt und durch planmäßige Arbeitsuntersuchungen und Zeitstudien zu einem zwangsläufig wirkenden Arbeitssystem ausgebaut. Die moderne Technik hat in Gemeinschaft mit der Neuorganisation der Betriebe zu einer weitgehenden Arbeitsteilung und damit zu einer Steigerung der Arbeitsintensität geführt, die kaum mehr überboten werden kann.

Der Erfolg der wissenschaftlichen Betriebsführung besteht in einer starken Steigerung des Leistungsgrades aller Betriebszweige der Eisenbahnen bei gleichzeitiger Senkung der Betriebskosten, was eine fortgesetzte Verminderung des Personals und der Personalkosten bedeutet. Das Eisenbahnpersonal hat an den bisherigen Erfolgen der Rationa-

lisierung, deren Auswirkung in Deutschland besonders schlimm ist, nur geringen Anteil. Das Realeinkommen des Personals der Deutschen Reichsbahn blieb weit hinter den Erfolgen der Rationalisierung zurück. Auch die sonstigen Arbeitsbedingungen, insbesondere die Verkürzung der Arbeitszeit im Betriebs- und Verkehrsdienst haben mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Wöchentliche Arbeitszeiten von 54 bis 57 Stunden bei einer täglichen Schichtzeit bis zu 16 Stunden, wie sie bei der Deutschen Reichsbahn zulässig sind und in großem Umfange verlangt werden, sind unerträglich. Diese langen Arbeits- und Schichtzeiten sind — besonders im Hinblick auf die raffinierten Methoden, die bei der Ermittlung und Berechnung der Arbeitszeit Anwendung finden — auf die Dauer unhaltbar und machen das gegenwärtige System dieser Betriebswirtschaft zu einer Kulturschande.

Die Reichsbahn-Gesellschaft macht gegen die berechtigten und wohlbegründeten Forderungen des Personals zur Herbeiführung menschenwürdiger Arbeitsbedingungen hauptsächlich den Druck der Reparationslasten und den dadurch erschwerten Wettbewerb mit dem Kraftwagen geltend. In anderen Ländern findet man wieder andere Gründe für die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Außerdem beruft man sich dort auf die Arbeitsverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, um die vom Personal geforderten Verbesserungen abzulehnen.

Der Pariser I. T. F.-Kongreß hat bereits die nachteiligen Rückwirkungen der deutschen Verhältnisse auf die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner anderer Länder erkannt und sich rückhaltlos hinter die Forderungen der deutschen Eisenbahner gestellt. Die bisher mit Unterstützung der I. T. F. erzielten Fortschritte werden anerkannt, der Kampf muß jedoch im Interesse aller Eisenbahner entschlossen weitergeführt werden.

Die Verwendung von arbeitsparenden Maschinen, die Einführung des laufenden Bandes und der Fließarbeit, die Festsetzung von zwangsläufigen Arbeitsfristen und der mit diesen Methoden verbundenen automatischen Aussaugung der Arbeitskraft machen in unabweisbarer Konsequenz eine radikale Verkürzung der Arbeitszeit unbedingt notwendig. Die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes muß zu einer dauernden Massenarbeitslosigkeit mit allen ihren schädlichen Folgen führen. Die Einführung der 40-Stunden-Woche und die Steigerung des Realeinkommens sind wichtige Vorbedingungen für den wirtschaftlichen und kulturellen Fortschritt. Der Kongreß der I. T. F. lehnt jene pseudowissenschaftlichen Methoden der Betriebsführung ab, die sich vorwiegend in einer verschärften Ausbeutung der Arbeitskraft erschöpfen und fordert durchgreifende Maßnahmen zum Schutz der Arbeitskraft.

Diesem System der rücksichtslosen Ausbeutung der Arbeitskraft, das die im Arbeitsprozeß stehenden Menschen zu einem Anhängsel des mechanischen Apparates herabwürdigt, muß mit aller Energie Einhalt geboten werden. Es muß alles geschehen, um den Grundsätzen der sozialen Menschenökonomie auch in einer rationalen Betriebswirtschaft Geltung zu verschaffen.

Der arbeitende Mensch ist der wichtigste und wertvollste Faktor der modernen Wirtschaft. Es muß alles geschehen, die Arbeitsfähigkeit des Eisenbahnpersonals möglichst lange zu erhalten. Der rücksichtslose Raubbau an der Arbeitskraft führt zur frühzeitigen Ausschaltung großer Menschenmassen aus dem Arbeitsleben und zu einer uner-

trägliches Steigerung der sozialen Lasten der Gesellschaft. Maschine und Technik müssen dem kulturellen Aufstieg aller Menschen dienen. Die Errungenschaften des Menschengenies sollen den Wohlstand aller fördern und dürfen nicht zu einer Geißel für die Menschheit werden.

Der Kongreß erwartet, daß sich alle angeschlossenen Organisationen noch mehr als bisher mit den Problemen der wissenschaftlichen Betriebsführung beschäftigen und die falschen Methoden, die zu einer Verschärfung der Wirtschaftskrise und zur Steigerung der Arbeitslosigkeit beigetragen haben, mit verstärkter Energie bekämpfen.

Das Sekretariat wird ersucht, die Bemühungen der angeschlossenen Organisationen durch Lieferung von speziellem Material und in sonst geeigneter Weise zu unterstützen und die Aufmerksamkeit des Internationalen Arbeitsamtes auf diese unhaltbaren Zustände zu lenken.

Antrag des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.

Er gibt dazu eine lange Auseinandersetzung über die Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn, den Umbau in den Betrieben und Arbeitsmethoden auf Grund wissenschaftlicher Forschungen und wendet sich mit aller Energie dagegen, daß die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes auf Kosten und zum Schaden der Arbeitenden gesteigert wird. Sache aller Eisenbahnerorganisationen ist es, dafür zu sorgen, daß nicht an sich vernünftige Maßnahmen durch Uebereifer führender Organe in ihr Gegenteil verwandelt werden. Was sich heute bei der Reichsbahn abspielt, wird in stets größerem Maße auf die übrigen Unternehmen ausgestrahlt und es gilt, der falschen Rationalisierung und der damit verbundenen Ausbeutung von vornherein international einen Riegel vorzuschieben.

Die Konferenz bekundet, nachdem **Paulis** (Belgien) noch darauf hingewiesen hat, daß es sich hier um ein, alle Berufe angehendes, internationales und politisches Problem handle, ihr Einverständnis mit den Forderungen der deutschen Kameraden und ihre Bereitschaft, sie in ihrem schweren Kampfe zu unterstützen durch einmütige Annahme der genannten Entschließung.

**M. Bidégaray** (Vorsitzender) teilt mit, daß der Vertreter der palästinischen Organisation, obwohl angemeldet, noch nicht eingetroffen ist, sodaß die Sitzung auf eine Begründung des von den palästinischen Eisenbahnern gestellten

### Antrag 19:

Rechtliche Lage der Eisenbahner.

Der Kongreß der I. T. F. mißbilligt den im Eisenbahnbetrieb herrschenden allgemeinen Brauch, einen bestimmten Teil des Personals nicht fest anzustellen, sodaß solche Arbeiter vielfach nach langen Dienstjahren ohne jede Entschädigung entlassen werden. Er beauftragt daher das Exekutivkomitee, Schritte zu unternehmen, damit man allgemein, auf internationaler Grundlage, bestimme, nach welchem

Zeitabschnitt es nicht mehr möglich ist, nicht festgestellte Bedienstete entschädigungslos zu entlassen und den Grundsatz festzulegen, daß jeder Bedienstete nach zweijähriger Beschäftigung Anspruch auf feste Anstellung hat.

Der Kongreß ist ferner der Auffassung, daß die Eisenbahnwerkstättenarbeiter und das Verkehrs- und Lokomotivdepotpersonal hinsichtlich der Festanstellung die gleichen Rechte wie die Arbeiter in anderen Dienstzweigen haben und beauftragt das Exekutivkomitee der I. T. F., sich für die Anerkennung dieses Rechtes einzusetzen.

Antrag des Internationalen Verbandes der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbediensteten in Palästina.

verzichten muß. Seines Erachtens könne sich aber die Konferenz ohne weiteres mit den Forderungen grundsätzlich einverstanden erklären und dem Sekretariat der I. T. F. anheimgeben, sich näher mit den palästinischen Kameraden über die Ausführung des Beschlusses zu beraten.

Dieser Vorschlag wird einstimmig angenommen.

**M. Bidégaray** (Vorsitzender) bemerkt zum Antrag der argentinischen Lokomotivführer,

#### **Antrag 20:**

Veröffentlichung unrichtiger Angaben über die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften.

Der Kongreß verurteilt die Gewohnheit gewisser Eisenbahngesellschaften, unrichtige Angaben zu machen über ihre finanziellen Verhältnisse als Beweis für angeblich vorhandene ökonomische Krisen, zu dem Zwecke, das Einkommen ihrer Bediensteten zu schmälern.

Er beauftragt das Sekretariat der I. T. F. und seine Mitgliedsverbände, mit allen zu ihrer Verfügung stehenden Mitteln solche Unrichtigkeiten zu bekämpfen.

Antrag der argentinischen Lokomotivführerorganisation.

es sei für die I. T. F. außerordentlich schwer, sich Einsicht in die tatsächlichen Finanzverhältnisse der Eisenbahnen zu verschaffen.

**J. Pipino** (Lokomotivpersonal, Argentinien) bemerkt, der eigentliche Zweck des Antrages sei, die Mitgliederverbände und durch sie die Öffentlichkeit auf die Praktiken der Eisenbahnunternehmen aufmerksam zu machen. Seine Organisation ist in der Lage, die Bilanzfälschungen der argentinischen Bahngesellschaften schwarz auf weiß nachzuweisen. Nachdem sich unser Verband auf Grund der beschafften Belege davon überzeugt hatte, daß die Bilanzen der Eisenbahngesellschaften unrichtig sind, widersetzte er sich energisch den Forderungen auf Lohnabbau und erreichte er — abgesehen von einem zwischen  $\frac{3}{4}$  und  $5\frac{1}{2}$  Prozent schwankenden Beitrag des Personals für die

Unterhaltung derjenigen Kollegen, welche aussetzen mußten oder denen dies bevorsteht — die Wiedereinstellung des gesamten Personals und die Aufhebung aller Lohn- und Gehaltskürzungen.

Redner schildert dann die von seinem Verband geführte Aktion gegen die Bahngesellschaften. Der Kongreß des argentinischen Lokomotivführerverbandes hat dem Parlament eine Entschließung unterbreitet, in der verlangt wurde, daß das Kapital der Eisenbahngesellschaften, das ganz bedeutend verwässert worden ist, gesetzlich festgelegt werde.

**L. M. Rodriguez** (Eisenbahner, Argentinien) erklärt, bei einer Abstimmung über den Antrag müsse sich sein Verband dagegen aussprechen, da er nicht mit Bestimmtheit behaupten könne, daß die Bilanzen der Gesellschaften unrichtig sind, obgleich man ihre Richtigkeit anzweifeln könne. In Argentinien werden die Bücher und Abschlußrechnungen der Eisenbahnen, wie in vielen anderen Ländern, von der Regierung kontrolliert.

**J. Pipino** (Lokomotivpersonal, Argentinien) hält seine Behauptungen aufrecht. Der argentinische Lokomotivführerverband verlangt nicht, daß irgend eine Delegation, und noch weniger die I. T. F. als Ganzes über den Antrag abstimmt. Er möchte die Angelegenheit nur hier zur Sprache bringen, denn sein Verband ist stark genug, um mit den Eisenbahngesellschaften Argentiniens allein fertig zu werden.

**M. Bidégaray** (Vorsitzender) bemerkt, daß das Sekretariat das von Pipino in Aussicht gestellte Beweismaterial mit dem größten Vergnügen zur beliebigen Verwendung entgegennehmen wird.

*(Dasselbe ist später dem Sekretariate ausgehändigt worden.)*

**J. Pipino** (Lokomotivpersonal, Argentinien) bemerkt, der eigentliche Zweck ihres Antrages sei, die Mitgliedsverbände und durch sie die Öffentlichkeit auf die Praktiken der Eisenbahnunternehmen aufmerksam zu machen. Seine Organisation ist in der Lage, die Bilanzfälschungen der argentinischen Bahngesellschaften schwarz auf weiß nachzuweisen. Er wird dem Sekretariat der I. T. F. alle Belege aushändigen, damit er sich selber davon überzeugen kann. Ferner schildert er die von seinem Verband geführte Aktion gegen die Bahngesellschaften, die wegen angeblich schlechter Betriebsergebnisse eine große Zahl Bediensteter degradieren und entlassen wollten.

Die nachstehende Einführungsrede von Sekretär N. Nathans (I. T. F.) zum dritten Tagesordnungspunkt: Was kann die I. T. F. als Internationale in der Frage der Organisation der Eisenbahnen und der Zusammenarbeit zwischen den Transportzwei-

gen noch unternemen? wird in den verschiedenen Sprachen verlesen.

Einführungsrede des Genossen N. Nathans zu Punkt 3 der Tagesordnung der Eisenbahnerkonferenz.

Nur einige Bemerkungen zur Einführung in die Debatte.

Das Problem der nationalen Organisation der Eisenbahnen und der Zusammenarbeit der verschiedenen Transportzweige ist eines der wichtigsten Probleme unserer heutigen Zeit.

Die Entwicklung verschiedener Verkehrs- und Transportmittel neben den Eisenbahnen, der Mangel an einer planmäßigen, rationellen Regelung des ganzen Verkehrs wesens in unserer heutigen kapitalistischen Gesellschaftsordnung hat zu einem Chaos geführt, dessen Unsinnigkeit und Nachteil jeder erkennt, dessen Beseitigung aber gerade wegen der Form unserer heutigen Gesellschaft die größten Schwierigkeiten im Wege stehen.

Die Organisationen des Eisenbahnpersonals müssen sich mit diesem Problem beschäftigen. Und dies nicht nur auf Grund der historischen Aufgabe, die ihnen beim Aufbau der neuen Gesellschaft zugefallen ist, sondern auch, weil der tägliche Kampf für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen oder zur Abwehr von Verschlechterungen, sie dazu zwingt.

Was die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals betrifft, gilt für uns natürlich der Grundsatz, daß sie festgesetzt werden müssen, unabhängig von den Betriebsergebnissen, und zwar im Hinblick auf die Bedeutung der Eisenbahnen für das gesamte Wirtschaftsleben als solches, da der Eisenbahnbetrieb nicht als eine selbständige Unternehmung innerhalb desselben angesehen werden kann.

Selbstverständlich ist aber, daß, wenn der Betrieb schwere und anscheinend dauernde Defizite aufweist, dies den Kampf der Organisation um gute Arbeitsbedingungen äußerst erschwert.

Diese enge Verknüpfung des Problems mit den Arbeitsbedingungen wurde, um mich nur auf eine einzige Auslassung aus jüngster Zeit zu beschränken, erneut aufgezeigt in einem Artikel, der in der halbamtlichen spanischen Zeitschrift „Los Transportes“ vom 30. Juni 1932 erschienen ist.

Unter Hinweis auf den Beschluß der spanischen Regierung, eine Fahrkarten-Sondersteuer einzuführen, um eine Lohnerhöhung für das Personal zu ermöglichen, hieß es in dem erwähnten Artikel: „Wir glauben nicht, daß man dem Personal eine Erhöhung der Bezüge versagen sollte. Nach unserer Ansicht wäre eine solche Verbesserung zu prüfen und durchzuführen als ein Teil des Gesamtpro-

bleses innerhalb eines allgemeinen Planes zur Neuordnung des Transport- und Verkehrswesens.“

Die Konkurrenz des Kraftwagens gehört zu den wichtigsten Bestandteilen dieses Problems.

Mit welcher bequemen Auffassungen man sich in kapitalistischen Kreisen damit abfindet, beweist die Art und Weise, in der ein Herr Pilet-Golaz, Mitglied des Bundesrates und Vorsitzender des schweizerischen Eisenbahn-Departements vor dem Nationalrat auch für die Eisenbahnen die Beseitigung aller durch Gesetz noch bestehenden Hindernisse zugunsten einer unbegrenzten Konkurrenzmöglichkeit befürwortete.

Ich kann hier darauf verzichten, näher auseinanderzusetzen, wie eine solche Maßnahme das Chaos nur noch mehr verschlimmern und den Eisenbahnbetrieb sowie das Eisenbahnpersonal in dieselbe verworrene Situation bringen würde, wie wir sie heute im Autotransportgewerbe feststellen können.

Große Ereignisse werfen ihren Schatten voraus. Schon jahrelang haben auch wir in der I. T. F. uns mit dem Problem, als es noch keinen derartigen Umfang angenommen hatte wie heute, beschäftigt müssen. Ich erinnere nur an die Diskussion, die wir auf unserem Eisenbahnerkongreß vom Jahre 1925 in Bellinzona hatten, an den vom englischen Eisenbahngestellten-Verband (R. C. A.) unserem Stockholmer Kongresse unterbreiteten Antrag, an das von mir an gleicher Stelle gehaltene Referat, die bekannte Rede des Genossen Bratschi auf unserer Madrider Eisenbahnerkonferenz von 1930, an die dortigen Besprechungen und Beschlüsse und schließlich verweise ich noch auf unsere verschiedenen Veröffentlichungen über diese Frage. Unsere Wünsche bezüglich einer rationelleren Betriebsführung der Eisenbahnen und einer Zusammenarbeit der Verkehrsmittel sowie hinsichtlich der paritätischen Instanzen, die zu diesem Zwecke geschaffen werden müssen, haben wir nach der Madrider Tagung allen Regierungen, Eisenbahnverwaltungen, deren internationaler Organisation, dem Völkerbund und dem Internationalen Arbeitsamt zur Kenntnis gebracht!

Es wäre übertrieben, wollten wir behaupten, daß wir damit viele direkte Ergebnisse erzielt hätten. Eine Lösung dieses Problems macht sich aber stets dringender notwendig.

Auf jedem Kongreß unserer Mitgliedsverbände muß darüber diskutiert werden. Auch die Eisenbahnverwaltungen haben sich damit nicht nur in den einzelnen Ländern, sondern auch auf ihren internationalen Kongressen zu beschäftigen. So steht auch jetzt wieder auf der Tagesordnung zu dem in Kairo stattfindenden Kongresse des Internationalen Eisenbahn-Verbandes die Frage der Kon-

kurrenz oder Kombination der Eisenbahn- und Lufttransporte oder der Eisenbahn- und Straßentransporte.

Auch die Regierungen konnten dem Wettbewerb von Eisenbahn und Kraftwagen nicht müßig zusehen. In verschiedenen Ländern, zum Beispiel in Deutschland, Oesterreich, Italien, Südafrika und Queensland wurden gesetzliche Maßnahmen getroffen, um das Verhältnis der beiden Verkehrsmittel zueinander zu regeln. In Großbritannien sind zurzeit die Vorschläge der Royal Commission on Transport Gegenstand des allgemeinen öffentlichen Interesses. Hierbei sei noch erwähnt, daß Vorstandsmitglieder der uns angeschlossenen englischen Eisenbahnerorganisation von dieser Kommission gehört werden. In den Niederlanden wurde auf private Initiative vor einigen Monaten ein Zentralkomitee für ökonomischen Transport ins Leben gerufen. In diesem Komitee sind verschiedene Zweige des Transport- und Verkehrswesens vertreten und sein Hauptzweck ist, die Frage der Zusammenarbeit der Transport- und Verkehrsmittel bei der Regierung anhängig zu machen.

Die Internationale Handelskammer in Paris hat nach Veröffentlichung eines Berichtes über die Zusammenarbeit von Eisenbahn und Auto und nach Behandlung dieses Problems auf ihrem 1931 in Washington abgehaltenen Kongresse im Jahre 1932 eine eingehende Untersuchung eingeleitet, um Angaben für eine Welt-Konferenz zu sammeln, die sie später abzuhalten gedenkt. Nach der ursprünglichen Absicht sollten zu dieser Konferenz nur Vertreter der Eisenbahnunternehmungen, der Autotransportbetriebe, der Regierungen und dergleichen zugelassen werden. Wir haben die Internationale Handelskammer aber darauf hingewiesen, daß sie dabei einen wichtigen Faktor, nämlich das Personal, welches den Eisenbahndienst praktisch ausübt, ausschalten würde.

Dies alles weist darauf hin, wie dringend notwendig eine Lösung der Schwierigkeiten ist.

An der Frage sind nicht nur die Eisenbahner, sondern in höchstem Maße auch die Kameraden in den übrigen Transportbetrieben interessiert.

Wir werden innerhalb der I. T. F. durch eine möglichst enge Zusammenarbeit mit den übrigen Gruppen dafür sorgen müssen, daß die gemeinschaftlichen Interessen gewahrt werden, und daß wir nicht der vermeintlichen Interessen einer Gruppe wegen die anderer aus dem Auge verlieren.

Wir haben geglaubt, in der heutigen Zeit keine internationale Konferenz des Eisenbahnpersonals abhalten zu sollen, ohne diese brennende Frage zur Sprache zu bringen.

Die Lösung an sich ist unseres Erachtens ziemlich einfach: Eine rationelle Betriebsführung der Eisenbahnen ist



nur möglich durch eine Zusammenarbeit der Transport- und Verkehrsmittel, wobei alles Schädliche und Ueberflüssige vermieden werden kann und muß, wobei eine Höchstleistung erzielt wird, und vor allem die Interessen der Gemeinschaft allein maßgebend sind. Also auch die zusammengelegten Betriebe müssen in die Hände des Staates oder — wenigstens in der Uebergangszeit zur planmäßigen, sozialistischen Gesellschaftsordnung — einer solchen Unternehmung überführt werden, die den Behörden eine größtmögliche Einflußnahme und dem Personal ein Mitspracherecht sichert, das mehr ist als bloß eine leere Formel.

Ueber diese Schlußfolgerung werden wir uns wohl alle einig sein. Die Frage ist nur — und darüber wird sich die Konferenz aussprechen müssen — auf welche Weise gelangen wir am schnellsten zu diesem Ziele und was können wir als internationales Berufssekretariat der Transport- und Verkehrsarbeiter weiter in dieser Richtung tun?

N. Nathans weist noch besonders darauf hin, wie notwendig es ist, daß wir uns mit diesem Problem der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel beschäftigen und erinnert daran, daß der Internationale Eisenbahn-Kongreß, der nächstes Jahr in Kairo zusammentreten wird, diese Frage auf seiner Tagesordnung stehen hat. Er schließt mit dem Vorschlage, es möge eine Kommission eingesetzt werden, die dem I. T. F.-Sekretariat durch Beschaffung der notwendigen Unterlagen bei seiner Arbeit behilflich sein kann. Der Vorsitzende teilt mit, daß sich das Sekretariat der Tragweite dieses Problems voll bewußt ist und der Konferenz vorschlägt, einen umfangreichen Fragebogen unter Beifügung der Rede des Genossen Nathans allen Verbänden zur Beantwortung zuzuschicken. Eine besondere Eisenbahnerkonferenz soll dann zu den Feststellungen des Sekretariats einheitliche Richtlinien zur Förderung und Verwirklichung einer Zusammenarbeit aller Zweige des Transport- und Verkehrswesens ausarbeiten.

Mit diesem Vorschlage ist die Konferenz einverstanden.

Dann wird der 4. und letzte Punkt der Tagesordnung, nämlich: ob eine internationale Konferenz des Schlaf- und Speisewagenpersonals einberufen werden soll, zur Sprache gebracht.

M. Bidégaray (Vorsitzender) teilt mit, daß das Sekretariat jeder Landesorganisation, die für das Schlaf- und Speisewagenpersonal zuständig ist, baldigst einen Programm-Entwurf und Fragebogen unterbreiten und nach Befragen der Verbände bestimmen wird, ob und gegebenenfalls wann eine Sonderkonferenz für die Schlaf- und Speisewagenbediensteten abgehalten werden soll.

Die Konferenz stimmt diesem Vorschlage zu.

**N. Nathans** (Sekretär) erinnert daran, daß zum Frühjahr 1933 in Kairo der Internationale Eisenbahn-Kongreß einberufen wurde und es Pflicht jeder angeschlossenen Eisenbahnerorganisation ist, alles daranzusetzen, damit ihr eine Vertretung in der diesem Kongresse beiwohnenden Regierungsdelegation eingeräumt wird.

Die Verbände erhalten vom I.T.F.-Sekretariat den Text des vom Schweizerischen Eisenbahnverband eingereichten diesbezüglichen Gesuches zur beliebigen Verwendung.

**G. Stanko** (Jugoslawien) spricht über die Lage der Eisenbahnerschaft Jugoslawiens und fordert alle Verbände, die noch keinen Delegierten zu dem in einigen Tagen in Ljubljana (Laibach) stattfindenden jugoslawischen Eisenbahnerkongreß ernannt haben, dringend auf, dies noch unverzüglich zu tun, wobei er vom Vorsitzenden wärmstens unterstützt wird.

### **Bericht über die Sonderkonferenz der Kraft- und Luftfahrer, abgehalten am Mittwoch, den 10. August 1932 in Prag, Repräsentationshaus.**

Eröffnung: 2.30 Uhr nachmittags.

Vorsitzender: E. Bevin (Großbritannien) auf Wunsch der Konferenz, da Genosse A. Forstner nach Wien zurückberufen worden war.

Vom Sekretariat der I.T.F. wohnte wegen Abwesenheit des Genossen Nathans (stellvertretender Generalsekretär der I.T.F. und zugleich Sekretär der Kraft- und Luftfahrersektion) infolge Erkrankung Edo Fimmen, Generalsekretär der I.T.F., einem Teil der Beratungen bei.

Anwesend waren: 31 Delegierte von 19 Organisationen aus 14 Ländern.

**A. Reitz** (Deutschland) fordert bei Behandlung des ersten Tagesordnungspunktes: Tätigkeitsbericht unverzügliche Ausführung des Londoner Kongreßbeschlusses über die Anstellung eines Kraftfahrersekretärs bei der I.T.F.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär) erklärt, daß der Generalrat wegen der ziemlich unsicheren finanziellen Verhältnisse in den Ländern und Organisationen beschlossen hat, erst nach eingetretener Besserung im Einvernehmen mit der Kraftfahrersektion einen Sekretär zu ernennen.

Nachdem sich hierzu noch äußerten: **Ehlen** (Tschechoslowakei), **Robinson** (England), **Sormani** (Holland) und **Fladeby** (Norwegen) nimmt die Konferenz einmütig die

Zusicherung des Generalsekretärs **Fimmen** entgegen, daß die Frage der Ernennung eines Sekretärs für die Kraftfahrersektion nochmals in der ersten, nach dem Kongresse abzuhaltenden Sitzung des Generalrats erwogen wird, gibt aber zugleich der Meinung Ausdruck, daß die Ernennung dringend notwendig ist.

Der Tätigkeitsbericht wird angenommen.

Gegenstand des zweiten Tagesordnungspunktes bilden die Anträge 22, 23 und 11 der Tagesordnung des Kongresses. Zum

### **Antrag 22:**

Ergänzung des internationalen Kraftfahrerprogrammes.

Das internationale Programm für die Berufskraftfahrer ist durch folgende Punkte zu erweitern:

- a) internationale Festlegung der Höchstarbeitszeit für Kraftfahrer auf Auslandsreisen;
- b) Lastkraftfahrzeuge im Ueberlandtransportverkehr müssen mit mindestens zwei Kraftfahrzeugführern besetzt sein.

Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.

#### **Begründung.**

Die andauernden schweren Unglücksfälle, die durch übermüdete Kraftwagenführer im Ueberlandverkehr in Deutschland festgestellt werden, machen es dringend notwendig, daß in die internationale Konvention für den Kraftverkehr Bestimmungen über Arbeitszeit bei dieser Art Fahrten aufgenommen werden.

Trotz der mit der dänischen Regierung geführten Verhandlungen zu dem Zwecke, den schweren Mißständen, die durch die dänischen Fischautos in Deutschland zu verzeichnen sind, abzuhelpen, ist noch keine Besserung der Verhältnisse erfolgt. Eine zwischenstaatliche Verständigung ist so lange aussichtslos, als in die Konvention selbst nicht diesbezügliche Vorschriften aufgenommen werden.

**J. Guinchard** (Frankreich): Man wird bei der internationalen Festlegung der Höchstarbeitszeit für Kraftfahrer auf Auslandsreisen auf große Schwierigkeiten stoßen. Seines Erachtens kommen dabei zwei Wege in Frage: 1. die Festlegung einer Arbeitszeitgrenze im Heimatlande des Kraftfahrers, 2. eine Vereinbarung der Signatarmächte des internationalen Abkommens über den Kraftverkehr betreffend Höchstarbeitszeit. Zu dem Programmpunkt über das Mitführen eines Begleiters auf Lastkraftfahrzeugen im Ueberlandtransport schlägt der Redner entsprechend einer in seinem Lande gültigen Regelung einen Zusatz vor, wonach beim Mitführen einer Last von 5000 Kilogramm (ausschließlich Leergewicht) auf einer Strecke von 100 Kilometer ein zweiter Kraftwagenführer mitfahren muß.

**A. Reitz** (Deutschland) begründet den Antrag seiner Organisation näher, wobei er besonders auf das rücksichtslose Fahren der dänischen, nach Deutschland kommenden Fischtransportautos und die zahlreichen Unfälle hinweist.

**Fladeby** (Norwegen) teilt mit, daß mit auf Betreiben seines Verbandes in Norwegen auf die Einführung eines Gesetzes hingearbeitet wird, das für jeden Inhaber eines Führerscheines vorschreibt, daß er höchstens 10 Stunden pro Tag am Steuerrad sitzen darf.

**C. Sormani** (Holland) sagt, man müsse sich doch klar darüber sein, ob die Höchstgrenze nur für Berufsfahrer oder für die Autofahrer überhaupt gelten soll; er verweist dabei auf die auch in Holland zunehmende Zahl der Selbstfahrer; verlangen wir Erfassung sämtlicher Wagenführer, dann stehen wir zugleich vor dem großen Problem der Kontrolle. Man wird uns gesetzliche Vorschriften verweigern, für deren Durchführung nicht garantiert werden kann. Die von Guinchard beantragten Zusätze hält Redner für unzweckmäßig.

**C. Hernandez** (Spanien): Bei uns gilt der gesetzliche Achtstundentag, doch die Kraftfahrer können unter Zahlung eines entsprechenden Zuschlages bis zu 12 Stunden am Tag zur Arbeit herangezogen werden, auf keinen Fall aber darf die wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden überschreiten. Bei Ueberlandfahrten wird der Lenker nach vierstündiger Fahrt vom vorgeschriebenen Begleiter abgelöst. Auch für die Selbstfahrer gelten die gesetzlichen Arbeitszeitbestimmungen. Der spanische Transportarbeiterverband wird kein Mittel unversucht lassen, um die Forderungen der I.T.F., insbesondere diejenige auf einen tatsächlichen Achtstundentag für die Chauffeure, zu verwirklichen.

**E. Bevin** (England) macht darauf aufmerksam, daß die Frage der Verkehrssicherheit und des Kraftwagen-transportes überhaupt demnächst Gegenstand einer neuen Gesetzgebung bilden und die englische Delegation sich jetzt nicht auf Einzelheiten festlegen könne. Erst kürzlich haben sein Verband und die Eisenbahnerorganisation, die für die von den Eisenbahngesellschaften beschäftigten Kraftfahrer zuständig ist, sich wegen der Aufstellung eines Programmes, das im neuen Gesetze verwirklicht werden soll, beraten.

Zu dem Antrag ergriffen noch das Wort: **L. W. Peterse** (Holland), **J. Guinchard** (Frankreich), **A. Büchi** (Schweiz), wonach er einstimmig mit einem von Bevin vorgeschlagenen Zusatze angenommen wurde.

Die Resolution lautet in ihrer dem Kongresse zu unterbreitenden Form

### Antrag 22:

Ergänzung des internationalen Kraftfahrerprogramms.

Das internationale Programm für die Berufskraftfahrer ist durch folgende Punkte zu erweitern:

- a) Internationale Festlegung der Höchstarbeitszeit für Kraftfahrer auf Auslandsreisen;
- b) Lastkraftfahrzeuge im Ueberlandtransport müssen mit mindestens zwei Kraftfahrzeugführern besetzt sein.

Zur Ausführung dieser Entschließung wird das Sekretariat der I. T. F. beauftragt, die Mitgliedsverbände um ihre Meinungen hierzu zu befragen und diese der nächsten Sitzung des Kraftfahrer-Beirats zu unterbreiten.

Nach Begründung durch **A. Reitz** (Deutschland) wird der folgende, ebenfalls vom Gesamtverband eingereichte

### Antrag 23:

Ratifizierung des Uebereinkommens betr. Unterstützung der im Auslande tätigen Kraftfahrermitglieder.

Das von der Konferenz des Kraftfahrer-Beirats der I. T. F. im Februar 1931 angenommene Uebereinkommen betreffend Gewährung von Unterstützung an die im Auslande tätigen Kraftfahrermitglieder der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen ist von denjenigen Organisationen, die dem Uebereinkommen noch nicht beigetreten sind, baldigst zu ratifizieren.

Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.

ohne Diskussion gutgeheißen.

Das von der Konferenz des Kraftfahrer-Beirats der I. T. F. im Februar 1931 angenommene Uebereinkommen betreffend Gewährung von Unterstützung an die im Auslande tätigen Kraftfahrermitglieder der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen ist von denjenigen Organisationen, die dem Uebereinkommen noch nicht beigetreten sind, baldigst zu ratifizieren.

Die Konferenz hat sich noch mit einem dritten, vom Gesamtverband dem Kongreß unterbreiteten

### Antrag 11:

Interessen des Luftpersonals.

Der Kongreß fordert die angeschlossenen Organisationen dringend auf, der wachsenden Bedeutung des internationalen Luftverkehrs größte Aufmerksamkeit zu schenken und für die Organisation des Luftfahrtpersonals zu sorgen.

Die Exekutive der I. T. F. wird beauftragt, zu gegebener Zeit einen Beirat für das Luftfahrtwesen zu schaffen,

welcher die Interessen dieser Arbeitergruppe zu vertreten hat.

zu befassen.

Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.

**A. Reitz** (Deutschland) weist in seiner Begründung darauf hin, wie notwendig es ist, daß auch in anderen Ländern mehr als bisher für die Organisierung des Luftfahrtpersonals gesorgt wird. Der deutsche Luftverkehr zum Beispiel hat in 13 Ländern Stationen und die deutschen Bordmaschinisten und Funker müssen dort ohne jeden organisatorischen Anschluß ihre Tätigkeit ausüben. Es sei zugegeben, daß die Organisierung dieser Berufsgruppen schwierig ist; trotzdem war es dem Gesamtverband möglich, das Bordpersonal restlos und das Bodenpersonal bis zu 90 Prozent zu organisieren.

**J. Guinchard** (Frankreich) teilt mit, daß in Frankreich bereits eine seiner Organisation angeschlossene Gewerkschaft mit 300 Mitgliedern besteht. Zurzeit ist ein Gesetzesentwurf in Vorbereitung, der das Verhältnis des Staates und der Luftverkehrsgesellschaft zueinander regelt; der Gewerkschaft ist es gelungen, in den Artikeln 19 und 20 die Aufnahme von Bestimmungen zu erwirken, wonach auch das Personal Sicherheitsdelegierte stellen kann. Ferner ist dem zuständigen Minister eine Personalordnung, enthaltend die Lohn- und Arbeitsbedingungen, vorzulegen.

Antrag 11 gelangt darnach einstimmig zur Annahme.

Die Frage, ob in das internationale Kraftfahrerprogramm eine Forderung betreffend die Vergiftung durch Kohlenoxydgase aufgenommen werden soll, beantwortet **E. Bevin** (England) befürwortend. Viele Erkrankungsfälle der Berufskraftfahrer sind auf die gesundheitsschädliche Wirkung der Automobilauspuffgase zurückzuführen. Der von der Konferenz angenommene diesbezügliche Beschluß lautet:

„Die Kraftfahrer-Konferenz ist sich darüber einig, daß die Frage der Gesundheit und Sicherheit auf Kraftfahrzeugen und in Automobilgaragen Gegenstand des Kraftfahrerprogramms bilden muß. Die genauere Formulierung dieser Forderung wird dem Sekretariat der I. T. F. — nach vorgenommener Erhebung — überlassen.“

Vor Aufhebung der Konferenz wird auf Antrag von **C. Sormani** (Holland) beschlossen, beim Kongreß den Antrag zu stellen, er möge dem Generalrat empfehlen, nach der nächsten Kraftfahrer-Beiratssitzung, die sich mit den besprochenen Fragen noch gründlich zu befassen hat, spätestens aber nach 1½ Jahren, eine weitere Sonderkonferenz der Kraftfahrer-Sektion einzuberufen.

## **Bericht über die Sonderkonferenz der Straßenbahner, abgehalten am Mittwoch, den 10. August 1932 in Prag, Repräsentationshaus.**

Eröffnung: 9.30 Uhr vormittags.

Vorsitzender: J. Döring (Deutschland).

Kollege Nathans (stellvertretender Generalsekretär der I. T. F. und Sekretär der Straßenbahner-Sektion) konnte infolge plötzlicher Erkrankung der Konferenz nicht beiwohnen.

Anwesend waren: 21 Delegierte von 11 Organisationen aus 9 Ländern.

Bei Eröffnung der Sitzung teilt der Vorsitzende mit, daß der Sekretär Nathans leider erkrankt und daher nicht in der Lage ist, der Konferenz beizuwohnen. Er stellt fest, daß keiner der beim Kongreß gestellten Anträge die Straßenbahner angeht und daher kein Kongreßantrag zur Behandlung vorliegt.

Außer dem Tätigkeitsbericht des Sekretariats, der zu keinerlei Bemerkungen Anlaß gibt, hat sich die Konferenz zu beschäftigen: erstens mit dem vom Sekretariat ausgearbeiteten Bericht über die Berufskrankheiten; zweitens mit den Maßnahmen, die noch zur Verwirklichung des internationalen Forderungsprogrammes der Straßenbahner zu treffen sind.

K. Weigl (Oesterreich) ergreift das Wort zum ersten dieser Punkte und stellt fest, daß sich das Sekretariat ernstlich mit der Frage befaßt hat. Er verlangt eine einheitliche Gesetzgebung in allen Ländern in bezug auf die zu gewährende Entschädigung bei Betriebsunfällen und nennt die Krankheiten, die seines Erachtens als Berufskrankheiten angesehen werden müssen. Nach näherem Studium der in dem Bericht enthaltenen Informationen ist er zu dem Schluß gelangt, daß wir uns auf vier Typen von Krankheitserscheinungen der Straßenbahner festlegen sollen. Die I. T. F. müßte sich auf diese typischen Berufskrankheiten beschränken und in den einzelnen Ländern den Kampf aufnehmen, damit diese Krankheitserscheinungen im Wege der Gesetzgebung als Berufskrankheiten anerkannt werden. Redner schlägt vor, Punkt 4 des Forderungsprogrammes folgendermaßen zu ergänzen: Es sollen ausreichende gesetzliche Versicherungseinrichtungen . . . . ., wenn sie durch Unfall hervorgerufen ist, sichergestellt werden, wobei Berufskrankheiten Unfällen gleichzustellen sind.

A. Vercruyce (Belgien) betont, daß wir auf die Mitwirkung der Ärzte nicht verzichten können.

**L. W. Peferse** (Holland), der seine Anerkennung für die geleistete Arbeit zum Ausdruck bringt, glaubt, daß die in dem Berichte enthaltenen Informationen nicht überzeugend genug sind, um auf die Behörden Eindruck zu machen und daß die Fortsetzung der Erhebung notwendig ist, um unsere Forderungen besser begründen zu können.

**E. Held** (Schweiz) äußert sich in ähnlichem Sinne und befürwortet eine mehr allgemeine Fassung der Resolution. Er bittet das Sekretariat, der Frage weitere Aufmerksamkeit zu schenken.

**J. Guinhard** (Frankreich) macht, nachdem er das Sekretariat beglückwünscht hat, einige nähere Mitteilungen über einen beim französischen Parlament eingebrachten diesbezüglichen Gesetzentwurf und die Schritte, die seine Organisation unternommen hat. Er weist auf die Notwendigkeit hin, daß jeder Straßenbahner vor seiner Anstellung einer ärztlichen Untersuchung unterzogen wird, damit nicht später die Aerzte behaupten können, es habe eine Veranlagung zu einer gewissen Krankheit vorgelegen.

Nachdem **C. Hernandez** (Spanien) und **G. Gleave** (Großbritannien) ebenfalls darauf hingewiesen hatten, daß die vom Sekretariat gesammelten Angaben noch vervollständigt werden müssen und **H. van Ballaer** (Belgien) die in seinem Lande getroffenen Maßnahmen geschildert hatte, erklärte sich **K. Weigl** (Oesterreich) bereit, am Resolutionsentwurf einige Aenderungen anzubringen. Der Entwurf wird dann einstimmig in folgender Form angenommen:

„Die auf Grund der Beschlüsse der Straßenbahner-Sektion der I. T. F. vom 22. und 23. Februar 1931 vom Sekretariat der I. T. F. durchgeführten Erhebungen ergeben die Notwendigkeit, bestimmte, aus der Dienstleistung der Straßenbahner resultierende Krankheiten als einem Berufsunfall gleichzustellende Berufskrankheiten zu erklären. Als solche werden beispielsweise angesehen:

1. Mit der Berufsausübung zusammenhängende Magen- und Darmerkrankungen;
2. Rheumatismus;
3. Senkfuß und Krampfadern;
4. Mit der Berufsausübung zusammenhängende Nervenkrankungen.

Das Sekretariat der I. T. F. wird ersucht, der Angelegenheit sowohl grundsätzlich, als auch hinsichtlich statistischer Erhebungen volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, um der nächsten Konferenz einen eingehenden Bericht vorlegen zu können.



Der Kongreß fordert die angeschlossenen Organisationen auf, je nach dem Stande der Gesetzgebung ihres Landes heute schon dahin zu wirken, daß entsprechend dem im Jahre 1931 vom Beirat der Straßenbahner beschlossenen Mindestprogramm und der in Prag im Jahre 1932 beschlossenen Ergänzung des Artikels 4 dieses Programmes entweder die erwähnten Krankheitserscheinungen gesetzlich als Berufskrankheiten, die Dienstunfällen gleichzuhalten sind, erklärt werden, oder daß bis zur Verwirklichung dieser gesetzlichen Vorsorge, in besonderem Maße für die von einer Berufskrankheit befallenen Straßenbahner im Wege der Versicherung gegen Krankheit, der Versicherung gegen Invalidität oder durch besondere Leistungen des Unternehmens vorgesorgt werde.“

**A. Vercruyce** (Belgien) und **J. Molard** (Frankreich) verlangen, daß zur gegebenen Zeit wieder eine Sonderkonferenz der Straßenbahner einberufen werde. Molard hält insbesondere für notwendig, daß die ziemlich unklaren Beschlüsse der Konferenz genau formuliert werden und die Organisationen dafür sorgen, möglichst vollständiges Material der I.T.F. zur Verfügung zu stellen.

Die Konferenz beschließt einstimmig, vom Exekutivkomitee der I.T.F. zu verlangen, daß bis spätestens 1½ Jahre nach dieser Tagung eine weitere Sonderkonferenz der Straßenbahner einberufen werde. Die Delegierten beschließen, an diese Konferenz die andern noch zu prüfenden Fragen zu überweisen.

Nachdem **H. van Ballaer** (Belgien) die Konferenz nochmals gebeten hatte, in jedem einzelnen Lande darauf hinzuwirken, daß bei der Anstellung eines Straßenbahnbendiensteten derselbe ärztlich untersucht und ihm darnach eine Ausfertigung des ärztlichen Attestes ausgehändigt wird, schließt der Vorsitzende die Sitzung.

Zum Bericht der Straßenbahnerkonferenz spricht Genosse **J. Döring** (Deutschland): Genossen! Der Bericht über die Verhandlungen der Spezialkonferenz der Straßenbahner liegt Ihnen vor. Ich will dazu noch einige Bemerkungen machen. Die Kollegen von der Tschechoslowakei haben in der Konferenz noch ein paar Anträge gestellt, die eigentlich nicht auf die Tagesordnung gehören, sondern die sich auf das Mindestprogramm beziehen, das auf der Straßenbahnerkonferenz vom Februar 1931 in Berlin aufgestellt wurde. Die Konferenz der Straßenbahner hat jetzt beschlossen, das Sekretariat, beziehungsweise das Exekutivkomitee zu ersuchen, wieder eine Spezialkonferenz einzuberufen, die sich mit den vorliegenden Fragen befassen soll. Dazu gehören auch die Anträge, die die tschechischen Transportarbeiter ein-

gereicht haben, sowie eine Ergänzung über die Berufskrankheiten. Dies hätte eigentlich dem Bericht noch hinzugefügt werden müssen; ich glaube aber, es genügt, wenn ich das mündlich mache, das heißt, wenn ich die Zustimmung des Kongresses erbitte zum Bericht und zur Einberufung der Konferenz, auf der auch die Punkte erledigt werden sollen, die hier in Prag besprochen worden sind.

Ohne weitere Diskussion wird der Bericht angenommen.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Am Mittwoch abend hat bekanntlich eine Konferenz mit den Schriftleitern der verschiedenen Verbandszeitungen stattgefunden. Ein Bericht über diese Konferenz liegt den Delegierten ebenfalls zur Kenntnisnahme und Genehmigung vor.

### **Bericht über die Konferenz mit den Schriftleitern der Verbandszeitungen, abgehalten am Mittwoch, den 10. August 1932 in Prag, Repräsentationshaus.**

Eröffnung: 9 Uhr abends.

Anwesend waren: 37 Delegierte von 26 Organisationen aus 17 Ländern.

Vorsitzender: **Edo Fimmen** (Generalsekretär der I. T. F.), der folgendes ausführte:

Der Zweck der Konferenz ist, zu besprechen, ob die Publikationen der I. T. F., das sind der Pressebericht und das Monatsblatt „I. T. F.“ den Wünschen der Organisationen entsprechen. Das Sekretariat hat nämlich den Eindruck, daß nur eine kleine Anzahl Organisationen von den Veröffentlichungen Gebrauch machen. Eine Uebersicht über die Anzahl Berichte und Aufsätze, die in den letzten drei Jahren übernommen wurden, zeigt eine gewisse Zunahme, doch dies genügt bei weitem noch nicht.

### **KRITIK, WÜNSCHE UND ANDERE BEMERKUNGEN ZUM PRESSEBERICHT.**

Im allgemeinen schien man mit dem Inhalt des Presseberichtes zufrieden zu sein. Eigentliche Kritik wurde nicht geübt.

**Borgstedt** (Schweden) und **J. Jarrigion** (Frankreich) erklären die seltene Uebernahme von Berichten damit, daß sie hauptsächlich Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen enthalten und deswegen ihre Veröffentlichung unerwünscht sei.

**H. Holec** (Oesterreich) und **A. Paulis** (Belgien)

waren hingegen der Meinung, daß diese sogenannte pessimistische Berichterstattung vor den Mitgliedern nicht verheimlicht werden sollte. Die genannten Redner und **Ehlen** (Tschechoslowakei) bemängelten, daß die Presseberichte durch ihr nur vierzehntägiges Erscheinen ihre Aktualität oft einbüßen. Es wurde angeregt, den Organisationen die wichtigsten Berichte gleich zukommen zu lassen; ferner sollen auch die Organisationen dem Sekretariat der I. T. F. sofort über wichtige Ereignisse berichten.

**K. Ring** (Schweden) beklagte sich darüber, daß die Presseberichte so wenig über die See- und Binnenschiffer melden. Weiter äußerte er den Wunsch, daß nicht nur Berichte von Arbeitnehmer-, sondern auch von Arbeitgeber-Organisationen veröffentlicht werden.

**Wiechmann** (Deutschland) hielt es für wünschenswert, daß die Presseberichte nicht nur den angeschlossenen Organisationen, sondern vor allem der großen Presse zugeschickt werden.

### DAS MONATSBLATT.

Auch über diese Veröffentlichung schien man im allgemeinen zufrieden zu sein. **H. Holek** (Oesterreich) und **A. Paulis** (Belgien) beanstandeten die Zeichnungen in der „I. T. F.“, die manchmal viel zu modern seien. Hingegen wurde eine Zeichnung über den Faschismus besonders gelobt.

**Ehlen** (Tschechoslowakei) gab seiner Zufriedenheit über die Zeichnungen Ausdruck und regte an, deren Matrizen möchten an die angeschlossenen Organisationen weitergeschickt werden.

Was die Texte anbetrifft, wünscht **A. Paulis** (Belgien) mehr Aufsätze von dokumentarischem Wert, besonders über Länder, mit denen die I. T. F. wenig Verbindungen hat. Die Ursache, daß so wenig Aufsätze übernommen werden, ist nach seiner Ansicht Raumangel. **Ehlen** (Tschechoslowakei) empfiehlt, Aufsätze, die zur Uebernahme besonders in Betracht kommen, durch Zeichen kenntlich zu machen.

**J. Jarrigion** (Frankreich) meint, daß regelmäßig charakteristische Aufsätze aus der Presse der angeschlossenen Organisationen im Mitteilungsblatt veröffentlicht werden sollen.

Mehr allgemeiner Art war folgende Diskussion:

**J. Jarrigion** (Frankreich) wies auf die Bedeutung der I. T. F.-Presse als Machtmittel zur Beeinflussung der öffentlichen Meinung und der Mitglieder hin. Die I. T. F. muß deswegen durch Veröffentlichung von Aufsätzen über allgemeine Fragen, zum Beispiel Abrüstung und 40-Stunden-

Woche, Aktionen auslösen und die Aufsätze zu einem festgesetzten Zeitpunkt veröffentlichen.

**A. Vercruyce** (Belgien) ergänzte den Ratschlag des Vorredners durch die Anregung, derartige Aufsätze allen Mitgliedern der angeschlossenen Organisationen zuzusenden.

**Ehien** (Tschechoslowakei) hielt die Herausgabe eines Blattes, das in den Organen der angeschlossenen Organisationen als Beilage erscheinen soll, für wünschenswert.

**Wiechmann** (Deutschland) gab schließlich den Redakteuren anderer Länder den Rat, regelmäßig über die Fragen der Presse Beratungen abzuhalten, was in Deutschland bereits geschieht.

Auf Grund der geäußerten Wünsche und Anregungen machte Vorsitzender **Edo Fimmen** (Generalsekretär der I. T. F.) folgende

### SCHLUSSFOLGERUNGEN:

Das Sekretariat kann sich durch kein bestimmtes Versprechen binden. Die geäußerten Wünsche und Anregungen sind von der technischen Ausführbarkeit abhängig. Bezüglich des Presseberichtes stellte Redner fest, daß es den Redakteuren überlassen werden muß, dasjenige zu veröffentlichen, was ihnen als nötig erscheint. Es muß dem Rechnung getragen werden, daß wichtige aktuelle Berichte durch das periodische Erscheinen der Presseberichte an Wert verlieren. In den meisten Fällen ist dies unvermeidlich, da diese Berichte der Presse der angeschlossenen Organisationen entnommen werden. Es ist wiederholt an die Organisationen ein Ersuchen ergangen, Korrespondenten anzuweisen, die unser Sekretariat sofort über wichtige Vorkommnisse unterrichten sollen. Wenn dieses Ersuchen erfüllt wird, werden die wichtigen Berichte unmittelbar den Redakteuren zugeschickt und dann erst im Pressebericht aufgenommen.

Was das Monatsblatt anbetrifft, sagte Fimmen eine Artikelreihe über Japan und China zu. Die Aufnahme einer Art Presserundschau wird erwogen. Die Veröffentlichung besonderer Aufsätze und deren Zusendung an alle Mitglieder ist wegen der hohen Kosten und vielen Sprachen undurchführbar. Die einzige Lösung ist, daß die Organisationen solche Aufsätze in ihren Organen abdrucken. Wichtige Aufsätze besonders zu bezeichnen hat nicht viel Sinn, denn die Redakteure müssen die Wichtigkeit selbst beurteilen. Spezielle Aufsätze zur Einleitung von Aktionen können nur auf Grund der verschiedenen Kongreßbeschlüsse geschrieben und dann gleichzeitig von allen Organisationen veröffentlicht werden. Die Beurteilung der Zeichnungen ist Geschmacksache. In der letzten Zeit sind keine Experimente mit moderner Kunst gemacht worden.

Matrizen können wegen der hohen Kosten den Verbänden nur auf Wunsch zugeschickt werden.

Schließlich hat **Fimmen** die Redakteure ersucht, unsere Aufsätze und Zeichnungen mit Quellenangabe zu veröffentlichen und mehr über den Kampf gegen den Faschismus zu schreiben.

Darauf wurde die Sitzung geschlossen.

Der Kongreß heißt den Bericht der Schriftleiterkonferenz einmütig gut.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Zur Verhandlung steht nun noch

### Antrag 15:

Generalstreik im Falle eines Krieges.

Die Gefahr eines neuen Krieges, eines neuen Menschenmordens war nie in so greifbarer Nähe wie gerade jetzt. In allen Staaten der Welt wird in stets wachsendem Maße und mit größter Beschleunigung gearbeitet an der Erzeugung neuer todbringender Maschinen und Munition, womit die Menschheit und die Zivilisation vollständig vernichtet werden können. Die Erfahrungen mit den Abrüstungskonferenzen haben uns gelehrt, daß weder Staatsmänner noch Diplomaten künftigen Kriegen Einhalt zu gebieten vermögen und daß dazu nur ein international eingestelltes, klassenbewußtes Proletariat imstande ist. Die Transportarbeiter können, vereint mit der übrigen Arbeiterklasse, außerordentlich viel zur Verwirklichung des Weltfriedens beitragen und es ist ihre Pflicht, alles zu tun, um die Zivilisation und die Menschheit vor den Schrecken des Krieges zu bewahren.

Der Kongreß ist daher der Auffassung, daß jeder Gefährdung des Weltfriedens durch Proklamierung eines Generalstreiks entgegengetreten werden sollte.

Antrag des tschechoslowakischen Kraftfahrerverbandes.

An die Stelle des letzten Abschnittes ist zu setzen:

Der Kongreß gibt dem Wunsche Ausdruck, daß der Internationale Gewerkschaftsbund prüfe, ob es nicht angezeigt wäre, bei drohender Kriegsgefahr den Generalstreik zu erklären.

Amendement des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.

und ein Teil von

### Antrag 16:

Friede, Abrüstung, Streichung der Kriegsschulden und Abbau der Zolltarife.

Der Prager Kongreß der I.T.F. würde freudigst begrüßen,

wenn die Regierungen aller Länder sich dahin verständigen könnten, den Angriffen und kriegerischen Feindseligkeiten unter den Völkern im Interesse der Zivilisation und des Fortschrittes ein Ende zu machen,

wenn zur allgemeinen Abrüstung geschriffen werden könnte,

wenn alle durch den Weltkrieg entstandenen Reparationsschulden gestrichen werden und die Debitorenländer deren Betrag zur Bekämpfung der auf der ganzen Welt herrschenden Depression und Arbeitslosigkeit verwenden könnten,

wenn Schritte unternommen werden könnten zur Herabsetzung der Zolltarife, welche wichtige Verbrauchsartikel, Materialien zum Bau von Arbeiterwohnungen und Werkzeuge verteuern, um so den internationalen Handel gesund und wirksam zu machen und ihn zu beleben.

Antrag der argentinischen Lokomotivführerorganisation.

#### Antrag.

Indem wir uns mit der Streichung der Kriegsschulden vollkommen einverstanden erklären, sind wir der Ansicht, daß dieses Problem und dasjenige der Reparationen den Rahmen der Internationalen Berufsssekretariate überschreitet. Da es Sache der gewerkschaftlichen und politischen Bewegung jedes Landes ist, zu dieser Frage Stellung zu nehmen, stellen wir den Antrag, zur Tagesordnung überzugehen.

Antrag des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Der tschechische Kraftfahrerverband hat eine Resolution eingebracht, worin er im Falle eines Krieges den Generalstreik fordert. Dem Kongreß wurde heute morgen ein vervielfältigter Resolutionsentwurf, eingebracht von der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, vorgelegt, die uns als solche nicht angeschlossen ist. In dieser Föderation sind jedoch unsere Seeleute und Transportarbeiter in den skandinavischen Ländern vereinigt. Die Resolution ist uns zugegangen, nachdem die gedruckte Tagesordnung bereits ausgeschiedet war. Der Generalrat hat beide Anträge studiert und besprochen und kam zu dem Schlusse, daß darin nicht ausgesprochen wird, was dieser Kongreß eigentlich zum Ausdruck bringen muß. Er hat deshalb eine neue Resolution ausgearbeitet, die Ihnen ebenfalls vorliegt. Wie Sie daraus ersehen werden, ist der erste Abschnitt der Resolution des Generalrats vollkommen identisch mit dem ersten Passus der tschechischen Resolution. Im zweiten Abschnitt der letzteren heißt es: „Der Kongreß ist daher der Auffassung, daß jeder Gefährdung des Weltfriedens durch Proklamierung eines Generalstreiks entgegengetreten werden sollte.“ Wir sind damit einverstanden und wir haben uns auch in der Vergangenheit wiederholt dahin ausgesprochen. Wir glauben aber, daß es nicht genügt, das gleiche zu wiederholen; wir müssen einen Weg angeben, der die Durchführung eines Generalstreiks ermöglicht, und deshalb schlagen wir vor, an die Stelle des 2. Abschnittes folgendes zu setzen:

Der Kongreß bestätigt daher die auf früheren Kongressen der I. T. F. bereits gefaßten Beschlüsse zwecks Be-

kämpfung des Militarismus und drohender Kriegsgefahr und bestätigt besonders den bereits auf ihrem ersten Kongreß nach Kriegsende im Jahre 1920 in Oslo zum Ausdruck gebrachten festen Willen, alle Mittel anzuwenden, um die Menschheit für immer von der Wiederholung kapitalistischer Kriege zu bewahren. Der Kongreß bekennt sich dabei nach wie vor zu den Resolutionen von Rom und Haag, welche die Proklamierung des Generalstreiks bei Gefährdung des Weltfriedens verlangen und begrüßt es, daß der Internationale Gewerkschaftsbund eine Konferenz mit fünf der wichtigsten internationalen Berufssekretariate einberufen hat, um gemeinsam Mittel und Wege zur Durchführung der in den genannten Resolutionen vorgesehenen Aktionen zu finden.

Schließlich werden im Schlußabsatz die Delegierten der I. T. F. zu dieser Konferenz aufgefordert, „die Bemühungen des I. G. B. im Sinne dieser Resolution kräftigst zu unterstützen“ und den angeschlossenen Organisationen wird es zur Pflicht gemacht, „ihre Mitgliedschaft unablässig und systematisch für den schärfsten Kampf gegen Militarismus und Kriegsgefahr zu erziehen und zu schulen.“

Ich bin überzeugt davon, daß auch die tschechischen Genossen mit dieser Fassung der Resolution einverstanden sein werden. Darin ist gleichzeitig auch aufgenommen, was die argentinische Lokomotivführer-Organisation in ihrem Antrag über Friede und Abrüstung zum Ausdruck bringt. Soweit diese Resolution von der Frage der Reparationen und Kriegsschulden handelt, ist sie gestern mit dem Antrag 17 der deutschen Eisenbahnerorganisation über Kriegsschulden und Reparationen erledigt worden. Nun ist in der Resolution der argentinischen Lokomotivführer noch ein Passus, der lautet: „...der Kongreß würde freudigst begrüßen, ... wenn Schritte unternommen werden könnten zur Herabsetzung der Zolltarife, welche wichtige Verbrauchsartikel, Materialien zum Bau von Arbeiterwohnungen und Werkzeuge verteuern, um so den internationalen Handel gesund und wirksam zu machen und ihn zu beleben“. Wir schlagen vor, daß der Generalrat beauftragt wird, im Namen des Kongresses einen Beschluß zu formulieren, in dem sich der Kongreß ausspricht gegen die Zolltarife als eines der Mittel, um den Nationalismus zu schüren, die Länder voneinander zu trennen und als eine der wichtigsten Ursachen der Gegensätze zwischen den Völkern, welche die Kriegsgefahr heraufbeschwören; ferner soll der Generalrat in diesem Beschlusse aufgefordert werden, sich mit dem internationalen Gewerkschaftsbund in Verbindung zu setzen und sich mit diesem darüber zu beraten, wie die Gesamtarbeiterschaft für diese Forderung eintreten kann. Der Kongreß wird, wie ich glaube, dem Generalrat ruhig überlassen können, eine Entschließung in diesem Sinne auszuarbeiten und auch dafür tätig zu sein.

In Anbetracht der Kürze der Zeit will ich unsere Resolution über den Generalstreik und den Militarismus nicht

weiter begründen; ich glaube, wir alle stehen nach wie vor auf dem Standpunkte, daß der Militarismus mit allen Mitteln bekämpft werden muß. Die I. T. F.-Kongresse haben dies ja wiederholt bereits zum Ausdruck gebracht und ich bin der Ueberzeugung, daß der Kongreß die Resolution wie vom Generalrat vorgeschlagen, annehmen wird.

Nachdem die belgischen Delegierten ihr Amendement zum Antrag 15 über den Generalstreik im Falle eines Krieges zurückgezogen hatten, wurde der Antrag in der vom Generalrat vorgeschlagenen Form einstimmig angenommen.

Wir geben den genauen und vollständigen Text nachstehend wieder:

Resolution betr. Generalstreik im Falle eines Krieges und Bekämpfung des Militarismus.

Die Gefahr eines neuen Krieges, eines neuen Menschenmordens war nie in so greifbarer Nähe wie gerade jetzt. In allen Staaten der Welt wird in stets wachsendem Maße und mit größter Beschleunigung gearbeitet an der Erzeugung neuer todbringender Maschinen und Munition, womit die Menschheit und die Zivilisation vollständig vernichtet werden können. Die Erfahrungen mit den Abrüstungskonferenzen haben uns gelehrt, daß weder Staatsmänner noch Diplomaten künftigen Kriegen Einhalt zu gebieten vermögen und daß dazu nur ein international eingestelltes, klassenbewußtes Proletariat imstande ist. Die Transportarbeiter können, vereint mit der übrigen Arbeiterklasse, außerordentlich viel zur Verwirklichung des Weltfriedens beitragen und es ist ihre Pflicht, alles zu tun, um die Zivilisation und die Menschheit vor den Schrecken des Krieges zu bewahren.

Der Kongreß bestätigt daher die auf früheren Kongressen der I. T. F. bereits gefaßten Beschlüsse zwecks Bekämpfung des Militarismus und drohender Kriegsgefahr und bestätigt besonders den bereits auf ihrem ersten Kongreß nach Kriegsende im Jahre 1920 in Oslo zum Ausdruck gebrachten festen Willen, alle Mittel anzuwenden, um die Menschheit für immer von der Wiederholung kapitalistischer Kriege zu bewahren. Der Kongreß bekennt sich dabei nach wie vor zu den Resolutionen von Rom und Haag, welche die Proklamierung des Generalstreiks bei Gefährdung des Weltfriedens verlangen und begrüßt es, daß der Internationale Gewerkschaftsbund eine Konferenz mit fünf der wichtigsten internationalen Berufssekretariate einberufen hat, um gemeinsam Mittel und Wege zu beraten und festzustellen zur Durchführung der in den genannten Resolutionen vorgesehenen Aktionen.

Der Kongreß beauftragt die Delegierten der I. T. F. zu dieser Konferenz, die Bemühungen des I. G. B. im Sinne dieser Resolution kräftigst zu unterstützen und verpflichtet alle angeschlossenen Organisationen, ihre Mitgliedschaft unablässig und systematisch für den schärfsten Kampf gegen Militarismus und Kriegsgefahr zu erziehen und zu schulen.

**W. Brodecký (Eisenbahner, Tschechoslowakei):** Trotz unserer Weisungen, die wir den Delegierten über die in



der Tschechoslowakei gültigen Ein- und Ausfuhrbestimmungen für Devisen zukommen ließen, sind einzelne Genossen, zum Beispiel englische, anwesend, die sich an der Grenze keine Bescheinigung über das eingeführte Geld geben ließen. Das Geld darf jetzt nicht mehr aus dem Lande mitgenommen werden. Ich bitte die betreffenden Genossen, welche nicht im Besitze der nötigen Bescheinigung sind, mit mir sofort den Saal zu verlassen, damit wir die Sache bei der Internationalen Bank in Ordnung bringen.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Wir haben noch im Zusammenhang mit der argentinischen Resolution (Nr. 16 über Friede, Abrüstung etc.) eine andere Angelegenheit zu erledigen. An einem der ersten Tage des Kongresses habe ich mitgeteilt, daß von der argentinischen Eisenbahnerorganisation ein Telegramm eingegangen sei, worin wir von dem Beschluß der argentinischen Eisenbahner, den Transport von Kriegsmaterial im Kriege zwischen Paraguay und Bolivien aufzuhalten, in Kenntnis gesetzt wurden. Wir schlagen vor, der argentinischen Organisation folgendes Telegramm zu schicken: „Der Kongreß begrüßt mit großer Freude den Beschluß der argentinischen Eisenbahner, den Transport von Kriegsmaterial in dem Konflikt zwischen Bolivien und Paraguay zu verhindern. Er appelliert an die Arbeiter aller Länder, dem Beispiele der Kameraden Argentiniens zu folgen“.

Der Kongreß nimmt diese Resolution einstimmig an.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Der Kongreß hat noch über

### Antrag 11:

Interessen des Luftfahrtpersonals.

Der Kongreß fordert die angeschlossenen Organisationen dringend auf, der wachsenden Bedeutung des internationalen Luftverkehrs größte Aufmerksamkeit zu schenken und für die Organisierung des Luftfahrtpersonals zu sorgen.

Die Exekutive der I. T. F. wird beauftragt, zu gegebener Zeit einen Beirat für das Luftfahrtwesen zu schaffen, welcher die Interessen dieser Arbeitergruppe zu vertreten hat.

Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.

abzustimmen. Der Antrag ist in der Sonderkonferenz der Kraft und Luftfahrer bereits behandelt worden und der Generalrat ist mit seinem Inhalt einverstanden.

Es erfolgt die einmütige Annahme des Antrages.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Es wurde von den tschechischen Kraftfahrern eingereicht

## Antrag 12:

Gegen die Rettung der kapitalistischen und für eine sozialistische Gesellschaftsordnung.

Die Ungerechtigkeit und Unhaltbarkeit der kapitalistischen Gesellschaftsordnung ist noch nie zuvor derart klar zutage getreten wie in der jetzigen Weltwirtschaftskrise. Während Millionen von Arbeitslosen entbehren und hungern, wird der Ueberschuß an landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugnissen verbrannt und vernichtet.

Die kapitalistische Gesellschaft sucht verzweifelt nach den Mitteln zu ihrer eigenen Rettung. Entschlossen, ihre Ausnahmestellung zu wahren und gleichgültig gegenüber der Tatsache, daß die Last auf den Schultern der arbeitenden Klasse ruht, schließt die Kapitalistenklasse ihre Fabriken, entläßt sie viele ihrer Arbeiter und setzt ständig die Löhne der übrigen herab.

In dieser kritischen Periode, wo das Schicksal der gesamten Arbeiterklasse auf dem Spiele steht, ist es äußerst wichtig, daß Mittel und Wege gesucht werden, um jedes weitere Opfer der Arbeiter zum Zwecke einer Verlängerung der kapitalistischen Gesellschaftsordnung zu verhüten.

Die Arbeiter werden sich des Weges zu ihrer eigenen Befreiung immer mehr bewußt. Dieser Weg ist nicht der Weg von Verhandlungen oder einer Kompromißpolitik mit der Bourgeoisie, sondern der Weg des Klassenbewußtseins, der Einigkeit und Kampfbereitschaft. Nicht Worte, sondern nur Taten können uns helfen.

Der Kongreß appelliert daher an die in der I. T. F. organisierten Transportarbeiter der ganzen Welt, sich energisch jeglichem Vorschlag zu widersetzen, welcher zur Rettung der kapitalistischen Gesellschaft und Verlängerung ihrer Lebensdauer beitragen könnte. Es muß unsere Pflicht sein, die Arbeiterschaft zu erretten durch Rüstung zu einem entscheidenden Angriff gegen die dem Untergang geweihte kapitalistische Gesellschaftsordnung und dem Aufbau einer neuen und gerechteren, d. h. einer sozialistischen Gesellschaftsordnung.

Vorschlag des tschechoslowakischen Kraftfahrerverbandes.

### Antrag.

Da es sich hier um eine allgemeine, über den Rahmen der I. T. F. hinausgehende Entschließung handelt, beantragen wir, zur Tagesordnung überzugehen.

Antrag des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen- und Telefonpersonals und der Seeleute.

Zu diesem Antrage hat sich nun der Kongreß auszusprechen.

**Edo Fimmen** (Generalsekretär): Der Generalrat beantragt die Annahme dieser Resolution mit einer kleinen Abänderung, und zwar im vierten Absatz, mit dem er sich aber grundsätzlich einverstanden erklären kann. Er glaubt, daß die Gewerkschaften den vierten Absatz in der vorliegenden Fassung nicht annehmen können, weil wir Gewerkschafter schließlich, obwohl wir grundsätzlich gegen Kompromisse sind, jeden Tag an einen gemeinsamen Tisch

mit den Unternehmern sitzen und, wenn unsere Forderungen nicht ganz erfüllt werden, uns hie und da auch mit weniger zufriedengeben müssen. Wir möchten deshalb vorschlagen, den Absatz wie folgt — dabei möchte ich persönlich noch bemerken, daß es Tatsache ist, daß heute Zehntausende von Arbeitern im faschistischen Lager stehen und viele sich noch lange nicht des richtigen Weges bewußt sind — zu fassen: „Die Arbeiter müssen sich des Weges zu ihrer eigenen Befreiung immer mehr bewußt werden. Dieser Weg ist der Weg des Klassenbewußtseins, der Einigkeit und der Kampfbereitschaft. Nicht Worte, sondern nur Taten können uns helfen.“ Der letzte Absatz soll bleiben wie er ist. Im Namen des Generalrats bitte ich Sie, diese Resolution mit der kleinen, von uns vorgeschlagenen Aenderung, die an der grundsätzlichen Stellungnahme zu derselben durchaus nichts ändert, anzunehmen.

**A. Forslund** (Eisenbahner, Schweden): Genossen! Ich will mich nicht gegen die Resolution aussprechen, möchte aber doch bemerken, daß mir deren Wortlaut ganz und gar nicht gefällt. Es ist richtig, daß wir gegen unsere heutige Gesellschaftsordnung sind und für eine bessere kämpfen. Ich habe aber nicht erwartet, daß der Generalrat den letzten Teil des Antrages ebenfalls übernimmt, wo nichts darin steht als Worte, Worte und wieder Worte. Das allermindeste, was geschehen muß, ist, einmal anzugeben, wie man sich die praktische Verwirklichung denkt. Das hätte Zweck gehabt. Wir fassen in unserer Organisation keine derartigen Entschliefungen. Mir persönlich wäre es lieber gewesen, es wäre überhaupt nicht zur Behandlung einer solchen Resolution auf diesem Kongresse gekommen.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Wir werden nun über die Resolution abstimmen.

Der Kongreß heißt die Entschliefung gut. 5 Stimmen waren dagegen.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Zur Verhandlung steht

#### **Antrag 24:**

**Internationale Regelung der Ruhezeit, Sozialversicherung und Bemannungsstärke in der Binnenschiffahrt.**

Der Kongreß stellt fest, daß gesetzliche Bestimmungen hinsichtlich der Dauer der Arbeitszeit oder der Nacht- und Sonntagsruhe für das Personal der Fahrzeuge in der Binnenschiffahrt auf den europäischen Strömen nicht bestehen. Er stellt weiter fest, daß die soziale Gesetzgebung, soweit sie für die Arbeiter in der Binnenschiffahrt in Frage kommt, in den einzelnen Ländern sehr verschieden ist. Auch die Bestimmungen über Bemannungsstärke der Fahrzeuge gleicher Art und Größe sind in den einzelnen Ländern verschieden, trotzdem sie dieselben Strom- und Flußläufe

sowie Kanäle befahren. Die Interessen der Binnenschiffer werden ferner schwer geschädigt, wenn sie auf einem Fahrzeug einer andern Nation Arbeit annehmen, da sie dann im allgemeinen aller ihrer Rechte verlustig gehen, die sie sich auf Grund der sozialen Gesetzgebung der Nation, unter deren Flagge sie bis dahin fuhren, erworben haben.

Der Kongreß beauftragt daher das Exekutiv-Komitee, alle verfügbaren Mittel anzuwenden, um eine baldige einheitliche Regelung der Nacht- und Sonntagsruhe, der Sozialversicherung und der Bemannungsstärke in der Binnenschifffahrt aller Länder, insbesondere auf den internationalen Strömen Europas, herbeizuführen.

Antrag des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.

Zur Begründung hat das Wort der Genosse

**H. Rudolph** (Transportarbeiter, Deutschland): Im Hinblick auf die zur Verfügung stehende Zeit werde ich mich ganz kurz fassen. Ich glaube, der Inhalt des Antrages spricht für sich selbst; überdies hat die I. T. F. durch den Generalrat die hier geforderten Maßnahmen zum Teil schon in Angriff genommen und durch ihren Sekretär zum Ausdruck bringen lassen, daß entsprechend dem Antrag verfahren wird. Es erübrigt sich eine Begründung.

**D. W. Milford** (Transportarbeiter, England): Es tut mir leid, daß der Kongreß keine Gelegenheit hat, diesen Antrag der deutschen Genossen zu diskutieren. Es dürfte schwierig sein, jetzt noch eine Debatte über technische Fragen zu eröffnen.

Ich bin mit der Annahme des Antrages einverstanden, bedaure aber, daß die Zeit nicht ausgereicht hat, für die Binnenschifffahrt eine Sonderkonferenz abzuhalten. Die Lage in England ist ganz verschieden von derjenigen auf dem Kontinent und gerade dieser Umstand wäre ein besonderer Grund zur Abhaltung einer Sonderkonferenz gewesen. Wir legen großen Wert darauf, daß das Sekretariat Material über die Arbeitsbedingungen und Löhne sammelt und den angeschlossenen Organisationen zuschickt. Das Binnenschifffahrtsgewerbe ist anscheinend im Abstieg begriffen; es muß daher besonders über die Arbeitsverhältnisse dort gewacht werden.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Das Sekretariat und der Generalrat sind mit den Bemerkungen der Genossen Milford und Rudolph einverstanden. Sie werden, wie gesagt, die nötigen Schritte zur Wahrung der Interessen der in der Binnenschifffahrt beschäftigten Arbeiter unternehmen.

Wir kommen zum

**Punkt 8 der Tagesordnung: Sitz der I. T. F.**

Der Generalrat schlägt als Sitz des Sekretariats für die nächste Geschäftsperiode Amsterdam vor.

Der Antrag wird angenommen.

**C. T. Cramp (Vorsitzender):** Zu erledigen ist nun **Punkt 9 d der Tagesordnung: Wahl des geschäftsführenden Ausschusses.**

Die bisherigen Mitglieder sind die Genossen J. Brautigam und P. Moltmaker, Holland. Es wird vorgeschlagen, sie wiederzuwählen.

Beide Mitglieder werden einmütig wiedergewählt.

**Punkt 9 e der Tagesordnung: Wahl der Sekretäre.**

Die auf Vorschlag des Generalrats erfolgte einstimmige Wiederwahl des Genossen Fimmen als Generalsekretär und des Genossen Nathans als stellvertretender Generalsekretär wird mit lebhaftem Beifall beantwortet.

**Punkt 10 der Tagesordnung: Bestimmung des Landes, wo der nächste Kongreß abgehalten wird.**

**T. Gómez (Spanien):** Kameraden! Im Namen des spanischen Eisenbahnerverbandes und der Transportarbeiter-Föderation — ich glaube, daß ich dabei auch den Wunsch der spanischen Seeleute zum Ausdruck bringe — schlage ich vor, den nächsten Kongreß der I. T. F. in Spanien, wenn möglich in Madrid abzuhalten. Wir in Spanien würden es als eine große Ehre betrachten, die Vertreter der I. T. F.-Organisationen dort empfangen zu dürfen und wir würden uns alle Mühe geben, um einen ebenso normalen und befriedigenden Verlauf der Tagung zu sichern, wie dies bisher in den andern Ländern der Fall war. Ich hoffe, daß der Kongreß unsern Vorschlag einstimmig annimmt als eine kleine Anerkennung für die großen Anstrengungen, welche die spanischen Arbeiter in der heutigen Zeit unternehmen, um die Demokratie hochzuhalten und ihren Lebensstandard auf das gleiche Niveau, wie man es in andern Ländern gewohnt ist, zu bringen.

**C. T. Cramp (Vorsitzender):** Es liegt kein anderer Antrag mehr vor. Ich erkläre daher den Antrag der spanischen Genossen als angenommen.

Der Kongreß nimmt diese Erklärung durch allgemeinen starken Beifall entgegen.

**C. T. Cramp (Vorsitzender):** Wir haben jetzt alle auf der Tagesordnung stehenden Punkte und Anträge erledigt und ich möchte nun an erster Stelle unseren tschechischen Kameraden, welche unsere Gastgeber waren und den Kon-

groß in vorzüglicher Weise vorbereitet und weitestgehend zu dessen Gelingen beigetragen haben, unsern allerherzlichsten Dank aussprechen. Die hier auf dieser Bühne stehenden I. T. F.-Fahnen sind den tschechischen Verbänden zum Geschenk überreicht worden.

Ich habe aber auch noch ein Wort der Anerkennung und des Bedauerns auszusprechen in dem Sinne, als die Kameraden Döring vom deutschen Gesamtverband und Bidégaray vom französischen Eisenbahnverband nicht mehr länger in unserem Kreise, nicht mehr länger im Generalrat und Exekutivkomitee der I. T. F. sein werden. Gestern abend hat der Generalrat diesen Kameraden zum Andenken ein kleines Geschenk überreicht. Genosse Döring war im Generalrat der I. T. F. seit Errichtung unserer Internationale nach dem Kriege und ich glaube, auch im Exekutivkomitee. Wir wissen ihn in der I. T. F. gerade so hoch einzuschätzen wie die deutschen Kameraden. Döring ist ein guter, braver Kamerad und ich persönlich werde ihn schwer missen, denn wenn wir vor einer schwierigen Frage, vor einer schwierigen Resolution standen, er war immer bereit und in der Lage, eine Lösung zu finden, uns aus der Verlegenheit herauszuhelfen.

Auch Kollege Bidégaray war seit Wiedererrichtung der I. T. F. nach dem Kriege stets Mitglied des Exekutivkomitees und des Generalrats. Auch ihn, der sich stets durch seine heitere und fröhliche Stimmung ausgezeichnet hat und uns ebenfalls, wo er nur konnte, mit Rat und Tat zur Seite stand, sahen wir mit großem Leidwesen aus unserer Mitte scheiden. Wir hoffen von ganzem Herzen, daß die Kameraden sich noch eines recht langen Lebens erfreuen und der I. T. F. auch in Zukunft noch Interesse entgegenbringen mögen. Wir werden in ihrem Ruhestand und auch bei der Arbeit, die sie mit uns angefangen und die wir noch zu erledigen haben, oft ihrer gedenken. Wir danken ihnen für die von ihnen geleisteten wertvollen Dienste und sprechen unser tiefes Bedauern darüber aus, daß sie uns nun verlassen. (Starker Beifall).

**J. Döring** (Transportarbeiter, Deutschland): Ich danke zunächst dem Kollegen Cramp als Vorsitzender der I. T. F. für die freundlichen Abschiedsworte, die er mir gewidmet hat und die das Einverständnis des Kongresses gefunden haben. Ich habe seit 1904, als der erste Kongreß der I. T. F. in Amsterdam tagte, stets in der I. T. F. im Vorstand gewirkt. Wir haben in der I. T. F. große Schwierigkeiten zu überwinden gehabt; wir haben während des Krieges stets versucht, die Verbindungen mit der I. T. F. aufrecht zu erhalten; dies ist zum Teil gelungen, zum Teil wurden aber auch diese Verbindungen wieder zerstört. Als aber der Krieg zu Ende gewesen ist, haben wir mit Hilfe unserer holländischen Kollegen, die sich

sehr eifrig für die Beseitigung der Schwierigkeiten eingesetzt haben, die I. T. F. wieder aufgerichtet, ohne daß wir lange über Schuld, Krieg und was damit zusammenhängt, diskutierten. Wir haben auch die I. T. F. einer Entwicklung entgegengeführt, wie sie sich heute zeigt. Ich habe immer mit großem Interesse und mit großer Freude für die I. T. F. gewirkt. Aber jetzt ist die Zeit gekommen, wo ich meine Tätigkeit für die I. T. F. einstellen muß. Ich bin von meiner Organisation pensioniert und muß infolgedessen auch das Amt im Vorstand der I. T. F. hingeben, weil ich selber einsehe, daß die Verbindung zwischen den Organisationen nicht mehr so eng wie vorher ist. Ich danke Ihnen nochmals für die Anerkennung, die Sie mir durch den Beifall auf die Ausführungen des Kollegen Cramp haben zuteil werden lassen, und ich bitte Sie, mir immer das Andenken zu bewahren, das ich glaube, mir in meiner Tätigkeit für die I. T. F. erworben zu haben. Ich wünsche, daß sich die I. T. F. in der selben Weise und im selben Umfange wie bisher weiter entwickelt und daß sie die Organisation bleibt, die sie ist: die stärkste internationale Berufsorganisation, die sich lediglich mit der Frage beschäftigt, wie sich die Verhältnisse für die Arbeiterschaft bessern können. Nochmals: ich wünsche zum Abschied der I. T. F. eine weitere gute Entwicklung und wünsche ferner, daß der Kollege, der als mein Nachfolger seine Tätigkeit für die deutsche Organisation nun im Vorstand der I. T. F. aufnimmt, seine Pflicht ebenso auffaßt wie ich und seine ganze Kraft daransetzt für die erspriessliche Entwicklung, den Fortbestand und das Gedeihen der I. T. F.

**C. T. Cramp** (Vorsitzender): Hiermit ist der Kongreß geschlossen. Ich danke Ihnen für die freundliche Art und Weise, in der Sie den Präsidenten dieses Kongresses behandelt haben.

Es wird stehend die Internationale gesungen.

## Rednerliste

---

- Fr. Agnelli (Lokomotivpersonal, Argentinien) 258  
W. W. Bagot (Kleinhandelsangestellte, Großbritannien) 251  
H. van Ballaer (Straßenbahner, Belgien) 323, 324  
J. H. Bennet (Seeleute, Großbritannien) 193, 305  
E. Bevin (Transportarbeiter, Großbritannien) 249, 265, 278, 298, 319, 321  
M. Bidégaray (Vorsitzender der Sonderkonferenz der Eisenbahner, Mitglied des Exekutivkomitees der I. T. F.) 308, 310, 311, 312, 316  
A. Birkeland (Matrosen und Heizer, Norwegen) 227, 244  
K. Blaß (Einheitsverband, Deutschland) 308  
Å. Borgstedt (Lokomotivpersonal, Schweden) 325  
J. Brautigam (Mitglied des Ausschusses der I. T. F.) 305  
W. Brodecký (Eisenbahner-Union, Tschechoslowakei) 255, 331  
P. de Bruyn (Eisenbahner, Belgien) 277  
Al. Büchi (Internationale Union der Arbeiter und Arbeiterinnen der Lebens- und Genußmittelindustrie und Transportarbeiter, Schweiz) 200, 239, 319  
J. Chapelle (Transportarbeiter, Belgien) 305, 306  
C. T. Cramp (Vorsitzender der I. T. F.) 177, 184, 192, 202, 211, 218, 234, 235, 237, 238, 245, 248, 249, 251, 255, 258, 260, 261, 265, 266, 267, 270, 275, 290, 297, 302, 303, 325, 328, 332, 335, 336, 338  
O. Danielsson (Seeleute, Schweden) 230, 252  
T. Diefl (Deutsche Transportarbeiter, Tschechoslowakei) 209  
W. Dobbie (Eisenbahner, Großbritannien) 238, 246  
J. Döring (Vorsitzender der Straßenbahner-Konferenz, zweiter Vorsitzender der I. T. F.) 277, 283, 284, 322, 324, 337  
H. van Dugteren (Transportarbeiter, Holland) 304, 305  
A. Ehlen (Krautfahrer, Tschechoslowakei) 208, 248, 317, 326, 327  
O. Erikson (Skandinavische Transportarbeiter-Föderation) 220, 235  
Ingenieur Fiala (Vertreter des tschechoslowakischen Eisenbahnministeriums) 184  
Edo Fimmen (Generalsekretär der I. T. F.) 196, 202, 203, 204, 212, 231, 235, 236, 245, 261, 265, 266, 270, 275, 276, 280, 283, 284, 285, 289, 292, 299, 300, 304, 305, 307, 317, 318, 325, 327, 329, 332, 333  
H. Fladeby (Transportarbeiter, Norwegen) 291, 317, 319  
A. Forslund (Eisenbahner, Schweden) 253, 288, 334  
A. Forstner (Gewerkschaftsverband, Oesterreich) 257, 263  
G. Gleave (Transportarbeiter, Großbritannien) 323  
T. Gómez (Eisenbahner, Spanien) 336  
J. Guinchard (Transportarbeiter, Frankreich) 257, 318, 319, 321, 323  
A. Hampl (Vorsitzender der tschechischen sozialdemokratischen Partei) 181