

Hartmut Simon, Die Internationale Transportarbeiter-Föderation. Möglichkeiten und Grenzen internationaler Gewerkschaftsarbeit vor dem Ersten Weltkrieg, Klartext Verlag, Essen 1993, 300 S., brosch., 89 DM.

Hartmut Simon konzentriert sich in seiner Geschichte der ITF auf zwei Berufsgruppen, auf die Seeleute und Hafendarbeiter, sowie auf deren Gewerkschaften in Deutschland und Großbritannien. Seeleute und Hafendarbeiter waren eine Schlüsselgruppe in der ITF, die auf Initiative der britischen Gewerkschaften ins Leben gerufen und von ihnen bis 1904 geleitet wurden; von da ab bis zum Ersten Weltkrieg befand sich das Sekretariat in den Händen der Deutschen, so daß Simons Arbeit trotz der geographischen Einschränkung Hauptstränge in der Geschichte der ITF nachzeichnen kann. Zwei Kapitel über Industrialisierung der Schifffahrt bzw. der Hafendarbeit dienen als »Einstieg« in die Darstellung. Der Niedergang der Segelschifffahrt im 19. Jahrhundert führte zum Aufkommen neuer Berufsgruppen an Bord, zum Zerbröckeln des patriarchalischen Verhältnisses zwischen Seeleuten und Schiffsführer, zur kastenmäßigen Absonderung der Berufsgruppen auf den Schiffen. Der Übergang von der Segel- zur Dampfschifffahrt führte auch zu einer völligen Umwälzung der Arbeitsbedingungen in den Häfen; am stärksten von dieser Entwicklung betroffen waren Akkordarbeiter, die sich auf Massengüter wie Korn und Kohle spezialisiert hatten.

Eine vom Anspruch her landesweite Seeleutegewerkschaft entstand in England erst 1887 mit der National Amalgamated Sailors' and Firemen's Union (NASFU). Schwieriger war die Situation in den Häfen: »Wegen der hierarchischen Abstufungen beruflicher Tätigkeiten gab es keine prädestinierte Arbeitergruppe, um die sich als Kern eine Hafendarbeitergewerkschaft bilden konnte, und politische oder religiöse Gegensätze versperrten den Weg zu einer Zentralisation« (S. 84), so daß man in britischen Häfen alle erdenklichen Beispiele für lokale und regionale bzw. berufsbezogene Gewerkschaften finden konnte. Die NASFU leistete Geburtshilfe bei der Entstehung der National Union of Dock Labourers (NUDL) 1889 in Glasgow. Ihr vorrangiges Ziel war jedoch längere Zeit, die Zahl der Ausländer auf britischen Schiffen zu reduzieren. Erst die Kontakte mit der dänischen Seeleute- und Hafendarbeitergewerkschaft im Zusammenhang mit deren Streik 1890 in Kopenhagen führten zu einem Umschwung in der Haltung der NASFU, zur Gründung von 15 Zweigstellen ausländischer Seeleutegewerkschaften. Die deutschen Seeleute blieben bis 1890 ohne nennenswerte Organisation, und auch der Deutsche Hafendarbeiterverband entstand erst 1891.

Vertreter der Seeleute und Hafendarbeiter nutzten den internationalen Arbeiter- und Gewerkschaftskongreß 1896 in London zu einer internationalen Zusammenkunft und beschlossen, die von den Briten schon gegründete International Federation of Ship, Dock and River Workers (IFSDR) als ihre internationale Organisation anzusehen. Simons kennzeichnet sie treffend als »britische Organisation mit kontinentalen Mitgliedern« (S. 114), deren erste Lebensjahre von langen Debatten um den Sinn internationaler Streiks und vergeblichen Bemühungen der britischen Gewerkschafter gekennzeichnet waren, solche internationalen Streiks zu organisieren. Die Niederlage der Hamburger Hafendarbeiter und Seeleute 1896/97 bestärkte den Zentralrat der IFSDR noch in seiner Auffassung, daß sektorielle und lokale Streiks nicht mehr zu gewinnen seien. Auf dem Kontinent faßte sie erst 1897 (Deutschland und Norwegen) Fuß und wandelte sich Ende der 1890er Jahre zu einer tatsächlichen internationalen Organisation, deren internationale Zusammenarbeit freilich »auf das Niveau von Solidaritätserklärungen« (S. 163) beschränkt blieb und die daran krankte, daß sie von den dominierenden britischen Gewerkschaften zu stark nach eigenen Bedürfnissen ausgerichtet wurde. Dem internationalen Transportarbeiterkongreß 1900 in Paris drückten dann aber schon die auch finanzstarken deutschen Organisationen den Stempel auf mit ihrer Forderung, »zentrale nationale Transportarbeiterverbände sowie eine die Zentralverbände umfassende nationale Föderation zu schaffen.« (S. 165) Mit dem Beitritt neuer Organisationen, die fast ausschließlich Transportarbeiter oder Eisenbahner

repräsentieren, änderte sich die Mitgliederstruktur der ITF völlig. Es dauerte freilich bis 1904, bevor eine endgültige Entscheidung gefällt wurde, ob die ITF sich eher auf länderübergreifende Lohnbewegungen konzentrieren wollte oder darauf, Verhaltensrichtlinien für Streiks und Boykotts zu erarbeiten und ansonsten mit effektiven Informationen über Lohn- und Arbeitsbedingungen in anderen Häfen die nationalen Lohnbewegungen zu unterstützen. Die Jahre von 1904 bis 1910 sind für Simon die Jahre einer »neuen Konzeption unter neuer Führung« (S. 190), nämlich der Deutschen. Simon schildert die Bemühungen des neuen hauptamtlichen Sekretärs, Hermann Jochade, um finanzielle und organisatorische Stärkung der ITF und deren Intervention im Hamburger Hafentarbeiterstreik 1907, die Rivalitäten und Gleichgültigkeiten sowie Spaltungsversuche, die auch nach der Reform 1904 zunächst weitergingen. Parallel zur ITF bildete sich auf Initiative der britischen Gewerkschaften eine Zusammenarbeit der britischen, niederländischen, belgischen, dänischen und schwedischen Seeleute heraus, die einen internationalen Streik für 1911 vorbereiteten. Simon zeichnet eindringlich nach, mit welchen Winkelzügen die Organisationen z. T. gegen die von ihnen selbst errichtete ITF arbeiteten und wie Jochade dem Seeleute-streik vom 14. Juni 1911, »der ersten international koordinierten Streikbewegung in der Gewerkschaftsgeschichte« (S. 240), doch einen guten Start gewährleistete.

Ihre Hauptaufgabe, internationale Hilfe bei Arbeitskämpfen zu organisieren, konnte die ITF in diesem und anderen Streiks nur begrenzt erfüllen. »Zu gering waren die nach internationalen Appellen eingehenden Spenden, zu langwierig das Verfahren, einen Boykott zu verhängen, zu schlecht die Arbeitsmarktlage und zu schwach die Organisationen der Seeleute und Hafentarbeiter, als daß der Einsatz von ausländischen Streikbrechern – der stärksten Waffe der Arbeitgeber im Arbeitskampf – unterbunden werden konnte.« (S. 282) Dennoch konnte sich die ITF, nicht zuletzt dank der Informationsarbeit ihres Sekretärs, erfolgreich als »Schaltzentrale für internationale Solidaritätsaktionen« (S. 282) etablieren.

Willy Buschak, Brüssel

Karl Georg Herrmann, Die Geschichte des Internationalen Bergarbeiterverbandes 1890–1939, Campus Verlag, Frankfurt/Main etc. 1994, 474 S., pb., 98 DM.

Die internationale Gewerkschaftsbewegung fand, verglichen etwa mit den Sozialistischen Internationalen, in der historischen Forschung lange Zeit wenig Interesse. Es sind aber in den letzten Jahren mehrere Arbeiten erschienen, die sich mit internationalen Gewerkschaftsorganisationen befassen. In der jüngsten dieser Studien¹ untersucht Karl Georg Herrmann die Aktivitäten und Verhandlungen der Bergarbeiter-Internationale und der Internationalen Bergarbeiterkongresse, versucht dabei auch nationale und regionale Traditionen der Bergarbeiterbewegungen und ihre Zielvorstellungen und Erwartungen herauszuarbeiten, um Möglichkeiten und Grenzen der internationalen Zusammenarbeit abzu- stecken und deren praktische Ergebnisse zu beurteilen.

Sahen die Teilnehmer der frühen Internationalen Bergarbeiterkongresse die Gründung eines internationalen Verbandes noch primär als Mittel, um Streikaktionen zu koordinieren, so enttäuschte das Scheitern der Streikbewegungen auf dem europäischen Kontinent

¹ Vgl. daneben *Sabine Hanna Leich/Wolfgang Kruse*, Internationalismus und nationale Interessenvertretung. Zur Geschichte der internationalen Gewerkschaftsbewegung, Köln 1991; *Hartmut Simon*, Die Internationale Transportarbeiter-Föderation. Möglichkeiten und Grenzen internationaler Gewerkschaftsarbeit vor dem Ersten Weltkrieg, Essen 1993.