UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die internationalen Beziehungen der deutschen Arbeitgeber-, Angestellten- und Arbeiterverbände

Deutsches Reich

Berlin, 1914

Schiffahrtsgewerbe

urn:nbn:de:hbz:466:1-82669

Visual Library

Meinungsaustausch zwischen den drei Verbänden statt, der im Bedarfsfalle ein einheitliches Handeln ermöglicht. Von der Errichtung bindender Verträge wurde indessen abgesehen.

Eine Anbahnung internationaler Beziehungen hat dann neuerdings auch in der Metallindustrie eingesetzt. Am 5. Juli 1911 versammelten sich in Brüssel Vertreter der Eisen- und Stahlindustriellen aus Deutschland, Amerika, England, Österreich, Belgien, Frankreich, Italien, Spanien, Rußland und Kanada, insgesamt 120 Vertreter, von welcher Zahl auf Amerika 75, auf Deutschland 20 entfielen. Der Zweck der gemeinschaftlichen Beratungen war die Erörterung der Frage, ob eine internationale Vereinigung geschaffen werden könne, um in gemeinschaftlichen Angelegenheiten wirtschaftlicher Natur ein einheitliches Vorgehen herbeizuführen. Von deutscher Seite wurde betont, daß eine internationale Verständigung auch in Arbeiter- und Lohnfragen anzustreben sei. Die Aussprache endete mit der Einsetzung einer Kommission aus Vertretern der beteiligten Länder, die den Auftrag hat, die Satzungen für einen internationalen Verband auszuarbeiten. Über den Fortgang dieser Angelegenheit ließ sich nichts feststellen.

Was in der Metallindustrie, wie es scheint, im Werden ist, hat im Schiffahrtsgewerbe bereits seine Verwirklichung gefunden. Am 1. Januar 1910 trat die Satzung einer internationalen Reedervereinigung (International Shipping Federation) in Kraft, die die Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach englischem Rechte mit dem Sitze in London hat. Das Gründungsprotokoll wurde am 19. Oktober 1909 von den Vertretern der Reedervereine Deutschlands (Zentralverein deutscher Reeder), Englands (Shipping Federation Ltd.), Hollands (Fédération Maritime d'Anvers), Belgiens (Sheepvaart Vereeniging to Rotterdam), Dänemarks (Dampskibsrhederi-Foreningen) und Schwedens (Sveriges Redareforening) unterzeichnet. Es handelt sich also hier nicht mehr um einfache Abmachungen von Verband zu Verband, wie bei den bisher behandelten internationalen Vereinbarungen deutscher Arbeitgeberverbände, sondern um eine in aller Form errichtete Organisation, der die deutsche Reedervereinigung als Mitglied angehört.

Die Vorgeschichte der Vereinigung geht bis zum Jahre 1907 zurück. Die großen, von einem Land auf das andere übergreifenden Seemanns- und Hafenarbeiterausstände in diesem und dem vorangehenden Jahre — bei denen übrigens auch schon ein zeitweises Zusammenwirken der Reedervereinigungen Deutschlands, Englands und der skandinavischen Länder in der Richtung stattfand, während der Dauer der Ausstände streikende Seeleute aus den Vertragsländern nicht einzustellen — führten zu einer am 18. Oktober 1907 zu London abgehaltenen Konferenz der Arbeitgeber, um über Gegenmaßregeln auf internationaler Grundlage zu beraten. Es wurde ein Ausschuß eingesetzt, dem Vertreter der Reederorganisationen aus Deutschland, England, Frankreich, Dänemark, Schweden, Holland, Belgien und Italien angehörten, um die Grundzüge für ein internationales Vorgehen auszuarbeiten. Im Februar 1908 trat dieser Ausschuß zu London erneut zusammen, und es wurde nunmehr beschlossen, Satzungen einer internationalen Reedervereinigung auszuarbeiten. Anfang 1909 war man sich über die einzelnen Punkte einig und am 19. Oktober des gleichen Jahres erfolgte dann, wie schon erwähnt, der förmliche Abschluß der Verhandlungen.

Die Vereinigung bezweckt zunächst ein Zusammengehen der Reederverbände der beteiligten Länder in Angelegenheiten von internationaler Bedeutung überhaupt, in erster Linie in Arbeiterfragen, und im besonderen bei Arbeitskämpfen.

Um namentlich in solchen Fällen die Einheitlichkeit des Vorgehens zu gewährleisten, ist besondere Vorsorge dafür getroffen, daß die an den Verhältnissen in dem von Arbeitsstörungen betroffenen Hafen wenig interessierte ausländische Trampschiffahrt, d. h. die Schiffahrt ohne feste Linien, sich den Maßnahmen der internationalen Vereinigung anschließt. Dafür übernimmt es die letztere, in Fällen von Arbeitskämpfen den im Hafen liegenden fremden Trampschiffen Arbeitskräfte zu beschaffen und sie für den durch Stilliegen verursachten Verlust zu entschädigen. Die Mittel dazu werden in der Weise aufgebracht, daß die ausländischen Trampschiffe in den Häfen der Vertragsländer 1½ v. H. des Betrags der Stauerrechnungen an die Kasse der internationalen Vereinigung abführen.

Falls ein Arbeitskampf ausbricht, sind alle Schiffe der angeschlossenen Länder verpflichtet, bis zur Entscheidung der internationalen Vereinigung den Weisungen des Landesverbandes, in dessen Bereich der betroffene Hafen liegt, Folge zu leisten. Die Vereinigung tritt in allen Streitfällen in Wirksamkeit, „die nicht von den Arbeitgebern in unzulässiger und ungehöriger Weise selbst hervorgerufen sind".

Die gegenseitigen Abmachungen sind bisher in jedem Jahre mehrmals wirksam geworden. Nähere Angaben darüber waren nicht beizubringen.

Die Vereinigung wird durch einen Generalrat (General Council) geleitet, in dem England durch 6, die übrigen Länder durch je 2 Mitglieder vertreten sind. Zu einem von ihm gewählten ausführenden Ausschuß (Executive Committee), dem die eigentliche Geschäftsführung obliegt, stellt jedes Land halb so viel Vertreter.

Die Vereinigung unterhält in sämtlichen Vertragsstaaten ein Hauptbureau (für Deutschland in Hamburg), von dem aus die Organisation in den einzelnen Häfen geleitet wird. In Deutschland liegt die örtliche Leitung in den einzelnen Häfen in den Händen der Vertrauensleute des Zentralvereins deutscher Reeder.

Der von der internationalen Vereinigung umfaßte Schiffsraum wurde bei ihrer Begründung auf rund 17 Millionen Bruttotonnen geschätzt. Außer den oben erwähnten sind andere Länder der Vereinigung bisher nicht beigetreten.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN