



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

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

Deutsches Reich

Berlin, 1914

Transportarbeiter

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82669](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-82669)

Nachstehend werden die einzelnen Gewerkschaften in der Reihenfolge behandelt, die der äußere Umfang ihrer internationalen Beziehungen angibt.

Deutscher Transportarbeiter-Verband.

Der Deutsche Transportarbeiter-Verband wurde als Zentralorganisation auf einem außerordentlichen Kongreß aller im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Arbeiter im Dezember 1896 gegründet. Im folgenden Jahre schloß er sich der Generalkommission der Gewerkschaften an. Der Transportarbeiter-Verband entbehrt im Gegensatz zu den meisten anderen Berufsorganisationen der zünftlerischen Vergangenheit fast ganz. Die frühesten Organisationsformen, die bekannt sind, waren lediglich Unterstützungsvereine — so die älteste, 1759 zu Leipzig gegründete Unterstützungsstelle der Buchhandlungsmarkthelfer —, und auch heute noch bestehen nicht wenige solcher örtlichen Vereinigungen. Der für die Geschichte der Transportarbeiterbewegung wichtigste dieser Unterstützungsvereine war der am 20. September 1883 gegründete „Verein Berliner Hausdiener“, der sich erst am 1. November 1906 dem Zentralverband anschloß. Er zweigte am 7. Juli 1886 den „Unterstützungsbund der Hausdiener Berlins“ ab, aus dem sich im Laufe der Zeit unter mancherlei Wandlungen und im Zusammenschluß mit einer Anzahl anderer örtlicher Vereinigungen der heutige Zentralverband gebildet hat. Ihm haben sich späterhin noch folgende Berufsvereinigungen — die ebenfalls eine mehr oder weniger lange Vergangenheit hatten — angeschlossen: der Eisenbahnerverband am 1. Oktober 1908, der Hafnarbeiterverband am 1. Juli 1910, der Verband der Seeleute am 1. Juli 1910. Der Zentralverband hatte am 31. Dezember 1912 225 988, im Jahresdurchschnitt 215 948 Mitglieder.

Die geschichtliche Entwicklung der internationalen Verbindungen, wie sie der Transportarbeiter-Verband heute besitzt, bewegt sich nicht, wie bei den meisten anderen Organisationen, auf einer einzigen, leicht verfolgbaren Linie. Vielmehr haben auch die vorstehend genannten Verbände, die sich erst von 1908 ab mit dem Transportarbeiter-Verband vereinigten, ihrerseits Beziehungen zu ausländischen Organisationen angeknüpft, zum Teil früher als der Transportarbeiter-Verband selbst. Erst allmählich, und zwar schon vor dem Anschluß der genannten Verbände an den Transportarbeiter-Verband, sind diese von verschiedenen Seiten eingegangenen internationalen Verbindungen vereinheitlicht worden.

Am frühesten sind die Eisenbahner zu internationalen Beziehungen gelangt. Die Verührungen mit den Arbeitsgenossen anderer Länder, die die Natur ihres Berufs mit sich bringt, ließen bereits im Anfang der 90er Jahre den Wunsch entstehen, festere Verbindungen mit ihnen zu knüpfen. Auf Veranlassung des holländischen Eisenbahnerverbandes „Steeds Voorwärts“ fand 1893 der erste internationale Eisenbahnerkongreß zu Zürich statt, an welchem sich Vertreter von Eisenbahnervereinigungen aus England, Frankreich, Holland, Österreich und der Schweiz beteiligten. Beschlossen wurde die Errichtung eines internationalen Sekretariats, dessen Kosten durch freiwillige Beiträge gedeckt werden sollten. Seine Führung ging an die holländische Organisation über. Ferner wurde der Beschluß gefaßt, Streiks, die ein Verband mit mindestens zwei Dritteln seiner Mitglieder eingeleitet, zu unterstützen. Des weiteren wurden Erklärungen zugunsten des Achttundentags, einer 36stündigen, ununterbrochenen wöchentlichen Ruhe-

zeit, der Einstellung des gewöhnlichen Güterverkehrs an Sonn- und Feiertagen angenommen. Ein zweiter Kongreß fand 1894 zu Paris statt. Vertreten war außer den auf dem vorigen bereits anwesenden Organisationen noch die spanische, dagegen fehlte die englische. Der Kongreß bestätigte im wesentlichen die Züricher Beschlüsse, sprach sich weiterhin für die Abschaffung der Akkordarbeit und des Prämienwesens aus, verlangte die Verstaatlichung der Eisenbahnen und die Altersversorgung des Personals (nach 20 Dienstjahren zwei Drittel des Lohnes als Rente) und setzte schließlich ein „internationales Studientomitee“ zur Untersuchung der Frage des Mindestlohns ein. Bereits das folgende Jahr (1895) brachte den dritten internationalen Kongreß zu Mailand. Die Teilnehmer waren die gleichen wie im Vorjahre; hinzugekommen war noch Portugal. Eine Reihe von Vereinigungen hatten Zustimmungsschreiben gesandt, und unter ihnen befand sich neben einer amerikanischen und englischen auch eine deutsche, die damit zum ersten Male die Geneigtheit deutscher Eisenbahner, an internationalen Veranstaltungen teilzunehmen, bekundete. Es handelte sich dabei um eine Gruppe organisierter Eisenbahner in Hamburg, die Verbindungen mit Ortsgruppen in anderen Städten Deutschlands unterhielt. Sie alle vereinigten sich im Winter 1896 zum Verbande der Eisenbahner Deutschlands.

Der Kongreß von 1895 sprach sich für die Notwendigkeit von Mindestlöhnen aus, die in jedem Lande auf Grund der Kosten der Lebenshaltung festgesetzt werden sollten, und forderte die Schaffung von gesetzlichen Schiedsgerichten aus gleich viel Arbeitgebern und Arbeitnehmern — beides Forderungen, die für die deutschen Eisenbahner nicht die Bedeutung hatten wie für die Eisenbahner anderer Länder mit Privatbahnbetrieb. Die internationale Organisation erfuhr keine Abänderung; nur sollte die internationale Studienkommission künftig alle drei Monate eine Verbandszeitung erscheinen lassen, um über den Stand der Eisenbahnerorganisation in den einzelnen Ländern zu unterrichten.

In den Folgejahren gerieten die internationalen Beziehungen der Eisenbahner ins Stocken. Der für 1896 geplante Kongreß mußte ausfallen, da die italienische Organisation, in deren Händen in diesem Jahre die Leitung der Geschäfte lag, aufgelöst wurde. Ebenso konnte auch der für 1897 in Barcelona vorgesehene Kongreß infolge des spanisch-amerikanischen Krieges nicht abgehalten werden. Der Vorsitz in der internationalen Studientkommission, der jährlich gewechselt hatte, ging nunmehr an den französischen Eisenbahnerverband über, der sich indessen in den nächsten Jahren auf internationalem Gebiet nicht betätigte. Erst 1900 wurden die früheren Beziehungen wieder aufgenommen, und zwar im Anschluß an eine internationale Veranstaltung, die mit der inzwischen entstandenen internationalen Organisation anderer Zweige der im Verkehrsgewerbe beschäftigten Arbeiter zusammenhing.

Bereits auf dem allgemeinen internationalen Arbeiterkongreß zu Zürich 1893 waren die Vertreter der Hafnarbeiter und Seeleute verschiedener Länder miteinander in Fühlung getreten. Auf dem nächsten internationalen Kongreß 1896 zu London einigte man sich alsdann auf die Abhaltung einer vorbereitenden Sonderkonferenz über die Schaffung einer internationalen Vereinigung. Die Konferenz fand am 30. Juli des gleichen Jahres ebenfalls zu London statt und schuf die „International Federation of Ship, Dock and River Workers“. Im Februar 1897 fand dann zu London der erste inter-

nationale Kongreß dieser Vereinigung statt, an dem sich Organisationen der Seeleute aus Amerika, Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Holland und Schweden beteiligten. Er bestätigte die auf der Konferenz des Vorjahres gefaßten Beschlüsse und bestimmte England zum Sitz der Vereinigung. Neben dem englischen Präsidenten und Sekretär wurde ein Zentralkrat — bestehend aus je einem Abgeordneten jedes vertretenen Landes — eingesetzt, um auf besonderen Konferenzen die Einzelheiten der neuen internationalen Organisation festzustellen. Solche Konferenzen wurden im Juni 1897 und 1898 zu London abgehalten.

Die Vereinigung war zunächst nur für Hafentarbeiter und Seeleute bestimmt, den Transport- und Verkehrsarbeitern also — deren Organisation sich noch in den ersten Anfängen befand — verschlossen. Die vorerwähnte Londoner Konferenz vom Jahre 1898 schuf indessen auch ihnen die Möglichkeit zum Anschluß, indem sie den Namen „Internationale Transportarbeiter-Föderation“ annahm. Nunmehr schlossen sich auch Organisationen der Transport- und Verkehrsarbeiter der Vereinigung an. Von deutschen Berufsvereinigungen hatten sich die der Hafentarbeiter (gegründet 1890), ins Leben getreten 1. Januar 1891) und der Seeleute (gegründet auf einem Kongreß der nach den Seemannstreits in den Jahren 1896/97 entstandenen örtlichen Vereinigungen im November 1897) im Jahre 1897 der internationalen Vereinigung angeschlossen. Der Seemannsverband hatte schon auf seinem Gründungskongreß den Beschluß gefaßt, daß jedes Mitglied für sich persönlich der International Federation of Ship, Dock and River Workers beizutreten hätte. Die Verbände der Eisenbahner und Transportarbeiter vollzogen ihren Anschluß erst im Jahre 1900, anlässlich des zweiten internationalen Transportarbeiterkongresses zu Paris.

Dieser Kongreß gab für die internationale Studienkommission der Eisenbahner den Anlaß, wieder in Tätigkeit zu treten. Sie hielt im Anschluß daran eine Sitzung ab, an der sich Eisenbahnerorganisationen aus Deutschland, Frankreich, Holland, Österreich und Spanien beteiligten, änderte ihr Reglement entsprechend den Beschlüssen des Transportarbeiterkongresses und setzte abermals ein Studienkomitee ein, welches „Erhebungen über die Lohnverhältnisse und die Arbeitszeit der Eisenbahner aller Länder veranstalten und das Material den Organisationen zugänglich machen“ sollte. Die Unkosten sollten vorläufig noch aus den von früher her vorhandenen Mitteln (2142 Frs.), später aus Jahresbeiträgen von 10 Frs. für jede Organisation gedeckt werden. Der französische Eisenbahnverband sollte diese Kommission organisieren. Es sei gleich hier erwähnt, daß diese Absicht nicht verwirklicht wurde. Die internationale Studienkommission bestand künftighin nur mehr dem Namen nach. Ein Versuch, für das Jahr 1904 eine Konferenz einzuberufen, fand bei den Organisationen keinerlei Anklang. Erst 1906 trat — auf Veranlassung der Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation — zu Mailand wieder eine internationale Eisenbahnerkonferenz zusammen, die sich dazu einigte, das Komitee aufzulösen und in der genannten Föderation aufgehen zu lassen. Die auf der Konferenz vertretenen Eisenbahnerorganisationen aus Deutschland, Frankreich, Holland, Italien, Österreich und Schweden beschloßen:

Das internationale Studienkomitee ist nicht neuerlich ins Leben zu rufen, dafür hat aber die Internationale

Transportarbeiter-Föderation die statistischen Daten für die Eisenbahner zu erheben und ein besonderes Gewicht auf die Zusammenstellung einer Statistik für die Eisenbahner zu legen.

Die administrative Einteilung über die Erhebung der Statistik wird dem Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation überlassen, von dem wir erwarten, daß er diese Einteilung in zweckmäßiger Weise trifft.

Das Geld, welches für das Studienkomitee erliegt (2002,70 Frs.) wird der Internationalen Transportarbeiter-Föderation überwiesen.

Damit hatte die internationale Zentrale der Eisenbahner — die übrigens immer nur als eine „Einrichtung für Studien und Auskünfte“ gedacht war — als Sonderorganisation aufgehört zu bestehen. Zwar haben gelegentlich späterer internationaler Transportarbeiterkongresse noch Sonderkonferenzen der Eisenbahnerorganisationen stattgefunden, die sich indessen lediglich mit der Erörterung von beruflichen Sonderfragen befaßten. So fanden sich vor dem Kongreß in Wien 1908 Eisenbahnerorganisationen Englands (97 000 Mitglieder), Österreichs (55 000), Frankreichs (45 000), Italiens (30 000), Schwedens (27 600), Deutschlands (15 000) und Dänemarks (5500) zusammen, um die Frage der besten Organisationsform für die Eisenbahner und der besten Taktik bei Kämpfen um bessere Arbeits- und Wohnbedingungen zu erörtern.

Der oben bereits erwähnte zweite internationale Transportarbeiterkongreß zu Paris 1900 vereinigte Organisationen des Transport- und Verkehrsgewerbes aus Belgien, Dänemark, Deutschland, England, Frankreich, Holland, Norwegen, Österreich, Schweden und Spanien. Aus Deutschland waren die Seeleute, die Hafentarbeiter, die Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter, sowie die Eisenbahner vertreten. Aus den Verhandlungen, die sich auf die nationale und internationale Organisation der Transportarbeiter — im weiteren Sinne —, auf das Verfahren bei Streiks und die internationale Unterstützung von Arbeitskämpfen bezogen, ist ein Beschluß hervorzuhellen, der sich für die kostenfreie Übernahme der im Ausland befindlichen Mitglieder in die dortige Organisation aussprach. Außerdem wurde ein regelmäßiger Jahresbeitrag von 4 *F* für jedes Mitglied eingeführt.

Der nächste internationale Kongreß, der im Juli 1902 zu Stockholm abgehalten wurde, konnte einen erheblichen zahlenmäßigen Fortschritt der internationalen Vereinigung feststellen. Es gehörten ihr am 1. Juli 1901: 21 Organisationen aus 11 Ländern mit einem Mitgliederbestand von etwa 160 000 an. Der Kongreß, der von Organisationen aus Dänemark, Deutschland, England, Holland, Italien und Schweden besetzt war, nahm zunächst einen Beschluß an, der die angeschlossenen Organisationen verpflichtete, Arbeitskämpfe, bei denen auf internationale Hilfe zurückgegriffen werden sollte, nur mit Einvernehmen des Vorstandes der Föderation ins Werk zu setzen, und über alle Streiks und Boykotts, gleichgültig welchen Umfangs, unverzüglich zu berichten. Es wurde weiter ausgesprochen, daß Organisationen, die diesen Vorschriften zuwiderhandeln, „keinerlei Unterstützung von der organisierten Transportarbeiterchaft zu erwarten haben“.

Wie schon erwähnt, war auf dem Pariser Kongreß bereits der Beschluß gefaßt worden, daß die der Föderation angeschlossenen Vereinigungen ihre Mitglieder gegenseitig ohne Eintrittsgeld aufnehmen sollten. Da diese Bestimmung nicht überall beobachtet worden, wurde

nunmehr ein von deutscher Seite gestellter Antrag angenommen, daß jede Organisation, die sich ihm nicht füge, aus der Föderation auszuschließen sei.

Im übrigen wurde die internationale Organisation nicht geändert. Das Sekretariat wurde in London belassen. Der Sekretär sollte künftig monatlich hethographische Berichte an die angeschlossenen Organisationen versenden, die letzteren sollten vierteljährlich Berichte einschicken.

Während des Kongresses trat eine internationale Seemannskonferenz zusammen. Wie schon angeführt, waren die Seeleute in die internationale Organisation bereits 1897 einbezogen worden. Die Eigenart ihres Berufs, der ständige Wechsel des Aufenthalts, stellte der nationalen Organisation große Schwierigkeiten entgegen. Um so größer war aus den gleichen Gründen, die für die anderen Zweige des Verkehrsgewerbes in diesem Maße nicht vorhanden sind, ihr Bedürfnis nach einem internationalen Zusammenschluß, den sie in der Transportarbeiterföderation fanden. Indessen ließ eben die Eigenart ihres Berufslebens eine Reihe von Sonderfragen entstehen, die von der Föderation allein nicht gelöst werden konnten. Die seemannischen Sonderkonferenzen beschäftigten sich mit diesen Fragen. Die vorerwähnte hatte die Aufgabe, „Mittel und Wege ausfindig zu machen, um für das Leben und die Gesundheit der Seeleute einen größeren Schutz zu erzielen und die seemannische Organisation aller Länder zu stärken.“ Hinsichtlich des ersteren Punktes einigte man sich dahin, gemäß den Beschlüssen des allgemeinen internationalen Arbeiterkongresses zu Paris (1900) abzuwarten, inwieweit die Arbeitervertreter in den Parlamenten einen erweiterten Arbeiterschutz für die seemannischen Arbeiter erreichen würden. Die Organisationsfragen sollten auf weiteren Sonderkonferenzen besprochen werden. Beide Beschlüsse fanden die Zustimmung des internationalen Transportarbeiterkongresses.

In der Folgezeit haben, wie gleich hier erwähnt sei, noch mehrfach ähnliche Sonderkonferenzen der Seeleute stattgefunden, so gelegentlich der internationalen Transportarbeiterkongresse von 1908 und 1910. In der Hauptsache handelte es sich dabei immer um Organisationsfragen. Auch die Regelung des Unterstützungswesens wurde erörtert. So wurde 1908 von seiten des Zentralverbandes seemannischer Arbeiter in Deutschland beantragt, eine Verpflichtung der international verbundenen Seemannsorganisationen herbeizuführen, ihre Mitglieder im Notfall gegenseitig auf Kosten der Mutterorganisation zu unterstützen. Diese Anregung wurde indessen nicht verwirklicht, ebensowenig ein gelegentlich unternommener Versuch, einen selbständigen internationalen Seemannsbund zu errichten. Wohl aber wurde durch Beschluß des internationalen Kongresses 1910 — der den Ausgangspunkt für die nachfolgende große Bewegung der Seeleute bildete — ein „seemannischer Beirat“ aus je einem Vertreter der amerikanischen, belgischen, englischen, holländischen und skandinavischen Seeleute geschaffen, der dem Zentralausschuß der Transportarbeiterföderation zur Seite gestellt und bei Beratung aller wichtigen seemannischen Fragen herangezogen werden sollte. Derartige Sonderberatungen des Zentralausschusses und des Beirats haben seither mehrfach (November 1910, März und Mai 1911, April 1912, April 1913) stattgefunden. Im übrigen gelten gegenwärtig für die Seeleute nur die internationalen Abmachungen der in der Transportarbeiterföderation vereinigten Organisationen.

Die Zahl der der internationalen Föderation angeschlossenen Mitglieder hatte zur Zeit des Stockholmer Kongresses etwa 200 000 betragen. Die folgenden Jahre brachten einen sehr erheblichen Rückgang dieser Zahl. Die Gründe dafür wurden in der nachlässigen Geschäftsführung der englischen Leitung gesehen. Auf dem vierten internationalen Kongreß, der im August 1904 zu Amsterdam unter Teilnahme von Organisationen aus Amerika, Australien, Belgien, Dänemark, Deutschland, England, Frankreich, Holland, Italien, Österreich, Norwegen, Portugal und Schweden stattfand, wurde diese Tatsache allgemein festgestellt und eine völlige Neugestaltung der Föderation, die bis dahin eine lediglich zahlenmäßige Bedeutung gehabt hatte, vorgenommen. Die Leitung des internationalen Sekretariats wurde dem deutschen Transportarbeiterverband übertragen. Ein ebenfalls von deutscher Seite ausgearbeiteter Satzungsentwurf wurde gegen den heftigen Widerstand namentlich der englischen Organisationen in allen wesentlichen Punkten angenommen. Er sah folgendes vor:

Die bisherige föderative Leitung der internationalen Vereinigung — der leitende Ausschuß, der neben dem Sekretariat bestand, setzte sich aus Vertretern der Organisationen verschiedener Länder zusammen — wurde durch einen nur aus Mitgliedern eines Landes bestehenden Zentralrat mit einem befohlenden Vorsitzenden ersetzt. Daneben wurde ein Kontrollausschuß mit dem Sitz in einem anderen Lande (Frankreich) errichtet. Als Jahresbeitrag wurden 6 \mathcal{M} für das Mitglied (bei den Eisenbahnerorganisationen 3 \mathcal{M}) festgesetzt. Als Aufgaben der Föderation wurden bezeichnet:

1. Hebung der wirtschaftlichen Lage der Transportarbeiter,
2. Anstellung von statistischen Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse,
3. Bestrebungen zum Ausbau der Arbeiterschutzbestimmungen,
4. moralische, gegebenenfalls materielle Unterstützung bei wirtschaftlichen Kämpfen,
5. unentgeltlicher Übertritt aus einer Landesorganisation in die andere,
6. ausreichende gegenseitige Berichterstattung.

Am 1. Oktober 1904 erfolgte die Übergabe der Geschäftsleitung an den deutschen Transportarbeiterverband. Gleichzeitig erklärten die englischen Organisationen ihren Austritt aus der Föderation, die damit auf 11 angeschlossene Berufsvereinigungen mit 77 672 Mitgliedern in 7 Ländern zusammenschmolzen war.*)

Erst mit der Übernahme der Verwaltung durch den deutschen Verband — an die Spitze des Zentralrats trat der Vorsitzende des deutschen Eisenbahnerverbandes — wurde der internationalen Transportarbeiterföderation neues Leben zugeführt. Ein dreisprachiges „Bulletin“ erschien zum ersten Male im Dezember 1904, seitdem regelmäßig, um die Verbindung zwischen den einzelnen Organisationen rege zu erhalten. Ihm gefolten sich, wie gleich hier erwähnt sei, später noch andere Informationschriften für die Organisationsvorstände und die Redaktionen der Fachblätter im Transport- und Verkehrsgewerbe, so vom Januar 1906 bis Juli 1908 sogenannte „Rundschreiben“ in den verschiedenen Sprachen, die seit dem Mai 1909 unter dem Namen „Wochenbericht der Internationalen

*) Erwähnt sei, daß auf dem Kongreß auch der deutsche Verband der Maschinisten und Heizer vertreten war. Er schloß sich der Föderation an, trat indessen 1907 bereits wieder aus, um zum internationalen Metallarbeiterbund überzugehen.

Transportarbeiter-Föderation“ in deutscher, englischer, französischer, schwedischer und italienischer Sprache regelmäßig ausgegeben wurden.

Bereits Ende 1904 trat die International Longshoremen, Marine and Transportworkers Association mit 50 000 Mitgliedern der Föderation bei, andere Organisationen folgten, und am 1. Juni 1906, vor dem fünften Internationalen Kongreß zu Mailand, hatte sich ihr Bestand auf 22 Berufsvereinigungen mit 207 231 Mitgliedern in 13 Ländern erhöht. Die Zunahme stellte sich somit seit dem letzten Kongreß auf 11 Organisationen mit 129 559 Mitgliedern.

Der Kongreß, an welchem sich 16 Organisationen aus 9 Ländern beteiligten, trug noch durchaus das Gepräge einer Versammlung, deren Mitglieder sich erst kennen lernen wollen. Die Vielgestaltigkeit der Interessen, die bei den Seeleuten, Hafenarbeitern, Eisenbahnern, Handels-, Verkehrs-, Transportarbeitern entsprechend der beruflichen Eigenart eine besondere Färbung hatten, dazu auch die Schwierigkeiten einer sprachlichen Verständigung und das Fehlen einer allgemein anerkannten festen Satzung und Geschäftsordnung trugen dazu bei, die Verhandlungen zu erschweren. Für die Weiterbildung der internationalen Organisation wichtige Beschlüsse wurden infolgedessen nicht gefaßt. Zu erwähnen ist eine Erhöhung des Beitrags der Eisenbahner von 3 auf 4 $\%$, die Abschaffung des Kontrollauschusses, der später durch einen vom Zentralkomitee, d. h. den deutschen Organisationen, zu wählenden Beirat ersetzt werden sollte, sowie aus der Zahl der angenommenen Resolutionen folgende über das Verhalten bei Arbeitskämpfen:

„Der internationale Kongreß der Internationalen Transportarbeiterföderation, abgehalten vom 25. bis 29. Juli 1906 in Mailand, stellt für die praktische Durchführung von Streiks folgende Regeln auf:

1. Die Führung von Streiks sowie die Beschaffung der zu ihrer Unterstützung notwendigen Mittel muß in erster Linie Aufgabe jeder Organisation selbst sein.
2. Die Selbständigkeit und Widerstandsfähigkeit der Organisationen wird am zweckmäßigsten dadurch erreicht, daß die verschiedenen Organisationen oder Abteilungen sich zu einer festen Zentralorganisation zusammenschließen und genügend hohe Mitgliederbeiträge erheben.
3. Die Internationale Transportarbeiterföderation darf bei Streiks nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es sich um einen Kampf von großer Wichtigkeit oder Ausdehnung handelt und wenn die sich im Streit befindliche Organisation alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel angewandt hat oder vor Ausbruch des Streiks sich mit der Zentralleitung der Internationalen Transportarbeiterföderation verständigt hat.
4. Die Entschliebung über das Eintreten in einen Sympathiestreik für eine andere Landesorganisation muß jeder Organisation selbst überlassen bleiben.
5. Alle finanzielle Unterstützung wird durch den Sekretär der Internationalen Transportarbeiterföderation geregelt.
6. Eine der Internationalen Transportarbeiterföderation nicht angeschlossene Organisation darf durch die Leitung der Internationalen Transportarbeiterföderation finanziell nicht unterstützt werden, es sei denn, daß außergewöhnliche Umstände eine Unterstützung geboten erscheinen lassen; über eine moralische Unterstützung (Verhängung des Boykotts usw.) entscheidet die Zentralleitung von Fall zu Fall.“

Die Organisationen werden durch diesen Beschluß bei wirtschaftlichen Kämpfen in erster Linie auf die eigene Leistungsfähigkeit angewiesen. Immerhin stellt die Resolution eine Abschwächung des früher mitgeteilten Stockholmer Beschlusses dar, der eine internationale Unterstützung unbedingt an die vorher eingeholte Genehmigung des Arbeitskampfes durch die Leitung der Föderation knüpfte.

Erwähnt sei weiterhin noch ein Beschluß, der die Organisationen auf die Wichtigkeit einer regelmäßigen Statistik über die Zahl der Beschäftigten, Art und Umfang der verschiedenen Arbeitsmethoden, Höhe des Lohnes und sonstige, das Arbeitsverhältnis betreffende wichtige Fragen, wie Alford- und Tarifverträge, Prämienysteme, Gewinnbeteiligung usw. hinwies.

Die folgenden Jahre brachten der Föderation eine weitere, sehr erhebliche Ausdehnung ihres Umfanges. Am 1. Juli 1908 gehörten ihr 44 Organisationen mit 496 620 Mitgliedern aus 18 Ländern an. Auch die früher ausgeschiedenen englischen Organisationen hatten sich in der Zwischenzeit der Föderation wieder angeschlossen. Im Laufe von zwei Jahren hatte sich somit die Zahl der beteiligten Vereinigungen verdoppelt; die Zahl ihrer Mitglieder hatte sich in der gleichen Zeit um 288 889 vermehrt. Die Klassenverhältnisse der Föderation hatten sich entsprechend günstig entwickelt. Eingekommen waren in den beiden Berichtsjahren 60 045 $M.$, ausgegeben wurden 55 307 $M.$. In den Einnahmen sind freiwillige Beiträge für Unterstützung von Arbeitskämpfen in Höhe von 23 553 $M.$ enthalten. — Der VI. internationale Kongreß, der im August 1908 zu Wien abgehalten wurde, vereinigte die Vertreter von 21 angeschlossenen sowie die von 7 noch außerhalb der Föderation stehenden Organisationen. Er beschäftigte sich im wesentlichen mit der Erörterung von Organisationsfragen und nahm eine Reihe von Resolutionen an, die hauptsächlich auf die internationale Vereinigung der Arbeitgeber im Schiffahrtsgewerbe Bezug hatten und vor allem den Zuzug von Arbeitskräften bei wirtschaftlichen Kämpfen verhüten sollten. Auch die Einwirkung der verschiedenen Formen der Interessenvertretung auf den wirtschaftlichen Kampf der Eisenbahner wurde erörtert. Für den Ausbau der internationalen Beziehungen hinsichtlich des gegenseitigen Unterstützungswesens hatte der Kongreß keine Bedeutung.

Das gleiche ist von dem im August 1910 zu Kopenhagen abgehaltenen VII. internationalen Kongreß zu sagen, der von 23 Organisationen mit 413 910 Mitgliedern besichtigt worden war; 14 weitere Organisationen nahmen als Gäste an den Verhandlungen teil. Der Gesamtbestand der Föderation hatte sich in der zweijährigen Berichtsperiode etwas verringert: am 1. Juli 1910 waren ihr 42 Organisationen mit 467 918 Mitgliedern (Eisenbahner 265 516, Hafenarbeiter, Binnen-schiffer, Flößer 84 536, Straßenbahner, Fuhrleute, Transportarbeiter 98 016, Seeleute 27 850) in 16 Ländern angeschlossen.

Auf der Tagesordnung des Kongresses standen u. a. folgende Punkte:

1. die Aktionen der Unternehmerverbände,
2. die Form der Landesorganisation,
3. Stand, Anwendung und Einfluß der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage
 - a) der Seeleute,
 - b) der Hafen- und Transportarbeiter,
 - c) der Verkehrsarbeiter.

Zu dem letzten Punkte wurden Entschliebungen angenommen, die auf Änderung von gesetzlichen Bestimmungen,

Ausdehnung der Arbeiterschutzvorschrift, Arbeitszeitverkürzung u. dgl. hinausküpfen.

Eine Änderung der internationalen Organisation erfolgte nur insofern, als der schon erwähnte „seemannische Beirat“, bestehend aus je einem Vertreter der seemannischen Organisationen Amerikas, Belgiens, Englands, Hollands und Skandinaviens, dem Zentralausschuß zur Seite gestellt wurde.*)

Ein weiterer Beschluß des Kongresses führte eine Vereinheitlichung der Beitragsleistung herbei insofern, als die für die Eisenbahnerorganisationen bisher geltenden Sätze von 4 Pfg. auf 6 Pfg. für Mitglied und Jahr hinaufgesetzt wurden.

Die folgenden Jahre brachten eine Reihe von großen Arbeitskämpfen, von denen auch die Transportarbeiter teilweise in Mitleidenschaft gezogen wurden. Im Herbst 1910 kam es zum Generalstreik der französischen Eisenbahner, Anfang 1911 zu einem Eisenbahnerstreik in Portugal. Dem schon erwähnten großen Seemannsstreik im Juni 1911 folgte im Juli der Streik der englischen Hafen- und Transportarbeiter, der auf zahlreiche Verkehrsgewerbe hinübergriff und schließlich in den Streik der Eisenbahner auslief. Im Mai 1912 brach der große Streik im Londoner Hafen aus. Daneben lief eine große Anzahl kleinerer Streikbewegungen in verschiedenen Ländern. Diese stürmischen Zeiten blieben auf die weitere Entwicklung der internationalen Beziehungen der Transportarbeiter nicht ohne Einfluß und spiegeln sich auch in den Verhandlungen ihres 8. internationalen Kongresses, der am 26. August 1913 zu London zusammentrat, deutlich wieder.

Seine Verhandlungen waren in erster Linie ausgefüllt durch sehr lebhaftes Erörtern über Kampf- und Organisationsmethoden, zu denen die oben erwähnten wirtschaftlichen Kämpfe Veranlassung gaben. Beschlüsse wurden weiterhin gegen die Beschäftigung schlechtentlohener Matrosen in der Handelsflotte, für die Verbesserung der Rettungsmaßnahmen auf den Schiffen und für die Sicherung der rechtlichen Stellung der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsbetrieben gefaßt. Zur Frage der obligatorischen Schiedsgerichte bei Arbeitsstreitigkeiten, die von dem Vertreter der englischen Transportarbeiter befürwortet, von den meisten übrigen Organisationen aber — namentlich von deutscher Seite — abgelehnt wurden, enthielt man sich der Beschlußfassung und stellte den Landesorganisationen ihr Verhalten in dieser Frage frei.

Im übrigen sah sich der Kongreß veranlaßt, der Frage einer Umgestaltung der internationalen Vereinigung und ihres weiteren Ausbaues näher zu treten. Es wurde ein „Reorganisationskomitee“ von 7 Mitgliedern (je eins für England und Amerika, für Belgien und

Holland, für Skandinavien und Finnland, für Deutschland, für Österreich und die Schweiz, für Italien, für Frankreich) gewählt, das in Verbindung mit dem Zentralrat dem nächsten Kongreß bestimmte Vorschläge zu einer Reihe von Punkten machen, daneben auch in bestimmten Zwischenräumen als Beirat des Zentralrats „zur Erörterung wichtiger Aktionen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation“ zusammentreten soll.

Die Vorschläge, über welche Komitee und Zentralrat sich bis zum nächsten Kongreß schlüssig werden sollen, betreffen:

1. Gründung einer internationalen Unterstützungskasse für wirtschaftliche Kämpfe mit festen, nach bestimmten Grundsätzen berechneten Beiträgen. Die Kasse soll erst nach Erschöpfung der Mittel der betroffenen Organisation in Anspruch genommen werden dürfen. (Antrag des schwedischen Transportarbeiterverbandes)
2. Schaffung eines Regulativs mit festen Normen für den Übertritt von Mitgliedern aus einer Landesorganisation in die andere. (Antrag des österreichischen Handels-, Verkehrs- und Transportarbeiterverbandes)
3. Verlegung des Sitzes der Föderation nach London oder Paris. Einsetzung eines Generalkomitees neben dem Zentralrat, bestehend aus je einem Mitglied für jede Nation. Erhöhung des Jahresbeitrags auf 12 *fr.* Aufstellung des Grundsatzes, „daß die Föderation die Methoden des Klassenkampfes annimmt und von der Politik und Taktik der politischen Partei unabhängig ist“. Die Föderation soll die gesamte internationale Arbeiterbewegung fördern und „falls es notwendig ist, positive Aktionen gegen die Regierungen und gegen die Kapitalisten aller Länder einleiten“. (Antrag des italienischen Transportarbeiterverbandes)

Der letzt erwähnte Vorschlag ist ein Ausfluß der Meinungsverschiedenheiten, die sich unter Einfluß der erwähnten großen Kämpfe über die bisherige Haltung der Föderationsleitung unter deutschem Einfluß gebildet hatten. Seine syndikalistische Richtung fand im wesentlichen nur bei italienischen, französischen und einem Teile der englischen Organisationen Anklang.

Zusammenfassend läßt sich über die Wirkung der internationalen Vereinigung sagen, daß sie den von anderen ähnlichen Organisationen in den Vordergrund geschobenen Hauptzweck — die Fürsorge für die Mitglieder der Organisationen im Auslande — bisher nicht erreicht hat. Die Zusammensetzung der Föderation drängte ihre Tätigkeit von vornherein in eine andere Richtung. Im Verkehrsgewerbe ist die Standfestigkeit der Verbindung von jeher eine besonders schwache gewesen. Hatte im Anfang der internationalen Organisation unter englischer Führung die Zersplitterung des englischen Organisationslebens eine einheitliche, ruhige Leitung der Föderation verhindert, so traten nach Übergang des Sekretariats in deutsche Hände fast unaufhörliche wirtschaftliche Kämpfe, die auf die beteiligten Landesorganisationen tiefgehenden Einfluß übten, einem gedeihlichen inneren Ausbau der Föderation hindernd in den Weg. Das Bestreben der Leitung richtete sich unter Einfluß des deutschen Transportarbeiterverbandes unter diesen Umständen in erster Linie darauf, in Anlehnung an die deutsche Organisationsmethode den Zusammenschluß zu starken Zentralverbänden mit genügend hohen Beiträgen und einem ausgebauten Unterstützungswesen auch im Auslande zu fördern, ohne allerdings mit diesem Bestreben, wie der vorerwähnte italienische Antrag zeigt, überall Anklang zu finden.

*) Überhaupt stand der Kongreß ganz unter dem Eindruck der sich vorbereitenden internationalen Seemannsbewegung, die am 14. Juni 1911 in Großbritannien, Holland und Belgien gleichzeitig ausbrach. Eine darauf bezügliche Vorberatung hatte schon auf einer im Februar 1910 abgehaltenen internationalen Konferenz stattgefunden; ein internationaler Sonderkongreß der Seeleute, der sich ebenfalls mit der Frage beschäftigte, wurde während der Amsterdamer Transportarbeiter-tagung abgehalten. (Weitere, den Kampf vorbereitende Sonderkonferenzen fanden, wie schon an anderer Stelle erwähnt, teilweise ohne Hinzuziehung des Zentralrats im November 1910 sowie im März und Mai 1911 zu London statt.)

Die Frage der gegenseitigen Unterstützung ausmündernder Mitglieder ist vom deutschen Transportarbeiterverband unabhängig von der bestehenden internationalen Organisation zu einem Teile wenigstens gelöst worden. Im Jahre 1905 wandte sich der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Österreichs an den deutschen Transportarbeiterverband mit der Anfrage, ob er zum Abschluß eines Gegenseitigkeitsvertrags bereit wäre. Die daraufhin angeknüpften Verhandlungen führten Ostern 1906 zum Abschluß der nachstehenden Vereinbarung:

§ 1. Die Leitungen der beiden vertragschließenden Organisationen übernehmen die Verpflichtung gegenseitiger Unterstützung bei Durchführung der im Statut vorgesehenen Verbandszwecke, soweit dies im Rahmen der durch die Landesgesetze gezogenen Grenzen möglich ist.

§ 2. Mitglieder der einen Organisation, welche auf der Reise befindlich, das Interessengebiet der anderen Organisation berühren, erhalten die ihnen laut Statut ihrer Organisation zustehenden Unterstützungen von den örtlichen Verwaltungen der Bruderorganisation ausgezahlt. Dieselben sind auch berechtigt, alle Einrichtungen zu benutzen, welche die Bruderorganisation zum Schutze und zur Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder geschaffen hat.

§ 3. Diejenigen Mitglieder der einen Organisation, welche ihren Wohnsitz dauernd nach einem im Interessengebiet der anderen Organisation liegenden Orte verlegen, haben sich dieser anzuschließen. Der Übertritt erfolgt nach vorhergehender ordnungsgemäßer Abmeldung ohne Eintrittsgeld; auch wird denselben die Dauer ihrer Mitgliedschaft in der früheren Organisation voll in Anrechnung gebracht.

§ 4. Den Mitgliedern beider Organisationen wird gegenseitige Solidarität in allen Situationen, insbesondere jedoch bei Lohnkämpfen zur Pflicht gemacht.

Der Vertrag sichert den Mitgliedern der Organisationen im Bereich des fremden Verbandes den Bezug von Reiseunterstützung sowie den — bei dauernder Wohnsitzverlegung vorgeschriebenen — kostenlosen Übertritt unter Anrechnung der bisherigen Mitgliedszeit.

Ein gleichlautender Vertrag gelangte im Jahre 1909 zwischen dem deutschen Transportarbeiterverband und dem Verbands der Handels- und Transportarbeiter der Schweiz zum Abschluß. Er geht insofern über den Rahmen des oben mitgeteilten hinaus, als dem in finanziellen Nöten befindlichen schweizerischen Verbands seitens des deutschen die Errichtung und Erhaltung eines ständigen Sekretariats mit einer besoldeten Kraft sowie das Weitererscheinen des schweizerischen Verbandsorgans „Der Transportarbeiter“ in seiner bisherigen Form zugesichert wurde.

Die Bestimmungen über Anrechnung der Mitgliedschaft sind in der Folgezeit mehrfach abgeändert worden. Gegenwärtig besteht folgende Regelung:

Die Mitglieder aller der Föderation angeschlossenen Organisationen werden von den drei oben genannten Verbänden auf Grund der Satzungen der Internationalen Transportarbeiterföderation ohne Eintrittsgeld aufgenommen, sofern der Übertritt innerhalb von sechs Wochen nach Ankunft in dem betreffenden Lande erfolgt und sofern das betreffende Mitglied in Arbeit steht. Die bisher gezahlten Beiträge rechnet jeder der drei Verbände indessen lediglich den Mitgliedern der beiden anderen an. Diese treten sofort in den Genuß aller Unterstützungen, wenn ihre bisherige Beitragsleistung sich zusammen min-

destens auf 52 Wochen erstreckt und das Mitglied im Auslande noch nicht ausgesteuert war. Im letzteren Falle müssen seit dem Tage der letzten Unterstützung abermals 52 Wochenbeiträge geleistet werden, um neuerdings Anspruch auf Unterstützung zu begründen.

Eine besondere Regelung der internationalen Beziehungen innerhalb der Transportarbeiterföderation hat für die Seeleute stattgefunden. Es ist bereits erwähnt worden, daß ihren Sonderinteressen durch Schaffung eines seemannischen Beirats (1910) aus vier Mitgliedern neben dem Zentralrat der Föderation Rechnung getragen wurde. Die ebenfalls bereits erwähnte seemannische Konferenz vom 10. November 1910 beschäftigte sich eingehend mit den sehr schwierigen Organisationsverhältnissen, die besonders durch den häufigen Flaggenwechsel der Seeleute veranlaßt wurden. Es wurde für notwendig erachtet, für die Organisation dieser Arbeiterklasse eine besondere Regelung zu schaffen, die diese Verhältnisse berücksichtige. Demgemäß erfolgte am 1. Januar 1912 die Einführung einer besonderen Kontrollkarte für Seeleute und gleichzeitig die Aufstellung eines lediglich für sie geltenden Reglements folgenden Wortlauts:

§ 1. Diese Kontrollkarte dient als Ausweis über die Zugehörigkeit zur I. T. F. und ist alljährlich auszuwechseln.

§ 2. Die Kontrollkarte ist ständig mitzuführen und auf Verlangen den Vertrauensleuten der angeschlossenen Organisationen vorzuzeigen. Es ist Pflicht des Mitglieds, dafür zu sorgen, daß die Abtunpung der Kontrollkarte stets im Einklang befindet mit den in seinem Mitgliedsbuche oder seiner Karte quittierten Beiträgen.

§ 3. Inhaber ist verpflichtet, wenn er über 6 Monate auf einem Schiffe mit fremder Flagge fährt, zu der Organisation des Landes der betreffenden Flagge überzutreten, wenn die Organisation der I. T. F. angeschlossen ist.

§ 4. Der Übertritt erfolgt ohne Eintrittsgeld. Die in der alten Organisation geleisteten Beiträge werden nach den Beiträgen ungerechnet, die in der Organisation gelten, zu welcher der Übertritt erfolgt. Nach dieser Umrechnung sind die Unterstützungsansprüche festzustellen.

§ 5. Etwaige noch an die alte Organisation zu zahlende Beiträge sind beim Übertritt an die neue Organisation nachzubehalten.

§ 6. Von dem Übertritt und der Nachzahlung restierender Beiträge ist der Zentrale der alten Organisation sofort Mitteilung zu machen. Der Mitteilung ist das alte Buch oder die Mitgliedskarte beizufügen.

§ 7. Jedes Mitglied, welches seine Beiträge bezahlt und sich im Besitz einer gültigen Kontrollkarte befindet, hat Anspruch auf Unterstützung bei Rechtsverletzungen und in solchen Nothfällen, die ohne sein Verschulden entstanden sind. In Orten, wo sich eine der I. T. F. angeschlossene Organisation befindet, kann der Rechtsanspruch geprüft und erledigt werden.

§ 8. Für die entstehenden Unkosten haftet die zuständige Organisation.

Dadurch wird den Seeleuten trotz ihres häufigen Aufenthaltswechsels die Möglichkeit gegeben, ihre Organisationszugehörigkeit dauernd zu erhalten und gleichzeitig die durch ihre bisherige Beitragsleistung erlangten Unterstützungsansprüche voll zu wahren.

* * *

Über die zahlenmäßige Entwicklung der Transportarbeiterföderation sind zusammenfassende Angaben be-

reits aus den Berichten des Sekretariats an die einzelnen Kongresse gegeben worden. Danach war die Zahl der angeschlossenen Organisationen am 1. Juli 1910: 42 mit 467 918 Mitgliedern in 16 Ländern. Am 1. Juli 1913 dagegen waren es 50 Organisationen mit 881 950 Mitgliedern in 18 Ländern. Neu angeschlossene hatten sich im Berichtszeitraum 16 Organisationen mit 246 734 Mitgliedern, ausgeschieden waren 2 (davon 1 durch Auflösung), von den übrigen hatte sich eine Anzahl verschmolzen. Die Gesamtmitgliederzahl hatte sich also in den letzten drei Jahren fast verdoppelt. Da die neuesten Mitgliederzahlen bei einer Reihe von Verbänden nicht zu ermitteln waren, kann angenommen werden, daß der Gesamtbestand der Föderation sich auf mehr als eine Million Mitglieder stellt.

Über die Verteilung der Gesamtmitgliederzahl auf die einzelnen Länder am 1. Juli 1913 — soweit sie festzustellen war — gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

| Land | Ange- schlossene Organi- sationen | Mitgliederzahl |
|-------------|--|----------------|
| England | 2 | 339 306 |
| Deutschland | 1 | 231 359 |
| Österreich | 5 | 67 730 |
| Frankreich | 4 | 54 548 |
| Spanien | 2 | 40 200 |
| Italien | 2 | 30 000 |
| Amerika | 2 | 30 000 |
| Belgien | 5 | 14 578 |
| Schwetz | 2 | 13 200 |
| Holland | 7 | 10 455 |
| Dänemark | 3 | 8 158 |
| Ungarn | 5 | 5 280 |
| Bulgarien | 2 | 3 400 |
| Norwegen | 2 | 2 900 |
| Schweden | 2 | 2 700 |
| Finnland | 1 | 2 000 |
| Rumänien | 1 | 1 000 |
| Portugal | 2 | 836 |
| | 50 | 881 950 |

Mehr als ein Drittel der ermittelten Gesamtmitgliederzahl entfällt somit auf England, zerplittert sich dort indessen in eine, wenn auch gegen früher geringere, so doch noch immer beträchtliche Zahl von zum Teil sehr kleinen Organisationen. Von den zwei oben aufgeführten ist eine als geschlossene Zentralorganisation zu betrachten, nämlich die National Union of Railwaymen of England, Ireland, Scotland and Wales mit 180 000 Mitgliedern. Daneben steht die National Transportworkers Federation of Great Britain, die einen losen Zusammenschluß von 28 Organisationen mit insgesamt 159 306 Mitgliedern darstellt. Davon entfallen 40 000 auf die Sailors' and Firemen's Union, 28 000 auf die Dock, Wharf, Riverside and General Workers' Union, 20 000 auf die Union of Dock Labourers'. Von den übrigen 25 Organisationen haben 11 zwischen 3000 und 8000, 5 zwischen 1000 und 3000, 3 zwischen 500 und 1000, 6 unter 500 Mitglieder.

Der deutsche Transportarbeiterverband vereinigt mehr als ein Viertel der Gesamtmitgliederzahl der Föderation. Nur etwas mehr als ein Drittel kommt auf die angeschlossenen Organisationen aller anderen Länder.

Die am 1. Juli 1913 gezählten 881 950 Mitglieder der Föderation verteilen sich auf folgende Gruppen:

1. Eisenbahner.*)

| | |
|-----------------|---------|
| England | 180 000 |
| Österreich | 57 230 |
| Spanien | 40 000 |
| Italien | 25 000 |
| Frankreich | 22 000 |
| Schweden | 21 000 |
| Schwetz | 12 000 |
| Belgien | 7 000 |
| Dänemark | 5 158 |
| Ungarn | 4 000 |
| Holland | 2 500 |
| Bulgarien | 2 300 |
| (1910: 266 516) | 378 188 |

2. Straßenbahner, Fuhrleute und andere Transportarbeiter.*)

| | |
|----------------|---------|
| Deutschland | 177 856 |
| England | 33 950 |
| Frankreich | 15 000 |
| Österreich | 8 500 |
| Holland | 1 200 |
| Schwetz | 1 200 |
| Bulgarien | 1 100 |
| Belgien | 1 000 |
| Ungarn | 700 |
| Portugal | 500 |
| (1910: 89 016) | 241 006 |

3. Hafenarbeiter, Bin-
nenschiffer und Flößer.

| | |
|----------------|---------|
| England | 77 756 |
| Deutschland | 41 503 |
| Amerika | 15 000 |
| Frankreich | 14 300 |
| Schweden | 6 000 |
| Belgien | 5 078 |
| Holland | 3 680 |
| Finnland | 2 000 |
| Österreich | 1 500 |
| Norwegen | 1 400 |
| Rumänien | 1 000 |
| Portugal | 336 |
| Ungarn | 330 |
| (1910: 84 536) | 169 883 |

4. Seeleute.

| | |
|----------------|--------|
| England | 47 600 |
| Amerika | 15 000 |
| Deutschland | 12 000 |
| Italien | 5 000 |
| Frankreich | 3 248 |
| Holland | 3 075 |
| Dänemark | 3 000 |
| Belgien | 1 500 |
| Norwegen | 1 500 |
| Österreich | 500 |
| Ungarn | 250 |
| Spanien | 200 |
| (1910: 27 850) | 92 873 |

Ein Vergleich mit den Ziffern der früheren Jahre ergibt, daß besonders bei den Seeleuten, Transportarbeitern und Hafenarbeitern in den letzten Jahren ein sehr starker Zugang zur Organisation stattgefunden hat. Trotzdem bilden die Eisenbahner noch immer die stärkste Gruppe in der Internationalen Transportarbeiterföderation.

Der deutsche Transportarbeiterverband stellt innerhalb der Föderation die zweitstärkste Landesgruppe dar, steht indessen hinsichtlich des Beitrags zu den Kosten der internationalen Vereinigung an der Spitze. Zu den Einnahmen des internationalen Sekretariats trugen bei:

| | 1910 | 1911 | 1912 | Summe |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | M | M | M | M |
| 1. Deutschland | 6 914,00 | 12 528,80 | 8 872,00 | 28 314,80 |
| 2. England | 2 942,46 | 4 169,68 | 7 475,52 | 14 587,66 |
| 3. Österreich | 2 535,29 | 6 918,75 | 3 875,80 | 13 329,77 |
| 4. Amerika | 3 249,03 | 660,28 | 2 346,84 | 6 255,95 |
| 5. Italien | 1 047,90 | 2 011,60 | 1 585,00 | 4 644,50 |
| 6. Frankreich | 1 237,88 | 483,32 | 1 424,43 | 3 145,63 |
| 7. Schweden | 1 300,30 | 532,22 | 1 086,00 | 2 918,52 |
| 8. Spanien | — | 37,02 | 2 420,50 | 2 457,52 |
| 9. Schwetz | 116,00 | 1 547,81 | 72,00 | 1 735,81 |
| 10. Belgien | 219,45 | 413,96 | 605,05 | 1 236,46 |
| 11. Dänemark | 237,75 | 299,80 | 584,38 | 1 122,72 |
| 12. Holland | 389,50 | 207,00 | 319,35 | 915,85 |
| 13. Norwegen | 254,93 | 224,20 | 219,00 | 698,10 |
| 14. Bulgarien | 95,80 | 232,88 | 174,75 | 503,43 |
| 15. Finnland | 120,30 | 362,14 | — | 482,44 |
| 16. Australien | — | 410,00 | — | 410,00 |
| 17. Ungarn | 87,24 | 19,80 | 136,20 | 243,24 |
| 18. Portugal | 41,16 | 100,60 | 57,84 | 199,60 |
| 19. Argentinien | — | 162,00 | — | 162,00 |
| 20. Rumänien | — | 40,00 | 60,00 | 100,00 |
| | 20 788,49 | 31 362,45 | 31 313,06 | 83 464,00 |

Die Einnahmen der Föderation werden bisher lediglich zur Erhaltung des Sekretariats, Herausgabe der

*) Die deutschen Eisenbahner sind in Gruppe 2 enthalten.

internationalen Zeitschrift, Durchführung von Erhebungen, Kongreßbeschlüssen u. dgl. benutzt, nicht dagegen zur Unterstützung von Arbeitskämpfen. Ganz abgesehen davon, daß sie hierfür nicht ausreichen würden, hat sich der deutsche Einfluß auch bei anderen internationalen Organisationen immer gegen eine derartige Verwendung geltend gemacht. Es wird von dieser Seite angestrebt, daß jede Organisation ihre Einrichtungen so ausgestalten soll, daß sie wirtschaftliche Kämpfe aus eigener Kraft führen kann. Wird eine Unterstützung nötig, so erfolgt sie aus dem Ertrag freiwilliger Sammlungen. Bisher haben derartige Sammlungen nur verhältnismäßig geringe Ergebnisse gehabt. Seit dem 1. Juli 1910 wurden auf diese Weise aufgebracht:

| im | für | insge- samt M. | Anteil des Deutschen Transportar- beiter-Verb. |
|----------------|--------------------------|----------------------|---|
| 2. Halbj. 1910 | Eisenbahner (Frankreich) | 2 534,16 | 1 000 |
| 1. = 1911 | " | 2 878,06 | — |
| 1. = 1911 | Hafenarbeiter | 228,00 | — |
| 2. = 1911 | Seeleute (international) | 6 455,88 | 5 000 |
| 2. = 1911 | Eisenbahner (Frankreich) | 1 927,08 | — |

Der Deutsche Transportarbeiterverband hat bisher internationale Hilfe noch nicht beansprucht.

Aber die Wirkung der zwischen dem deutschen, österreichischen und schweizerischen Transportarbeiterverbände bestehenden besonderen Kartellverträge lassen sich mangels entsprechender Aufzeichnungen der beteiligten Organisationen zahlenmäßige Angaben nicht heibringen.

Deutscher Holzarbeiter-Verband.

Zum Deutschen Holzarbeiter-Verband schlossen sich am 1. Juli 1893 folgende Organisationen zusammen:

1. „Deutscher Tischlerverband“ (gegründet 1883 zu Mainz als „Zentralverband der Vereine der Tischler [Schreiner] und verwandten Berufsgenossen Deutschlands“, 1886 zu Gotha in „Deutscher Tischlerverband“ umgewandelt);
2. „Vereinigung der Drechsler Deutschlands“ (gegründet 1887 zu Naumburg);
3. „Vereinigung deutscher Stellmacher“ (gegründet 1885 in Magdeburg);
4. „Zentralverband der Arbeiter und Arbeiterinnen der Bürsten- und Pinselindustrie Deutschlands“ (zweigte sich 1891 von dem 1884 gegründeten „Unterstützungsverein der Bürsten- und Pinselmacher Deutschlands“ ab, mit dem er sich 1892 wieder unter obiger Bezeichnung vereinigte). In der Folgezeit traten dann noch nachstehend verzeichnete Organisationen dem Holzarbeiterverbande bei: 1. am 1. Mai 1896 der „Zentralverband deutscher Korbmacher“ (gegründet 1889 in Magdeburg); 2. am 1. Juli 1899 der „Verband der in Holzbearbeitungsfabriken und auf Holzplätzen beschäftigten Arbeiter Deutschlands“ (gegründet 1890 in Hamburg); 3. am 6. August 1899 der „Deutsche Korfarbeiterverband“ (gegründet 1885 in Frankfurt am Main); 4. am 1. Oktober 1906 der „Zentralverband der Bergolder Deutschlands“ (gegründet 1889 in Brandenburg); 5. am 1. Juli 1910 der „Deutsche Schirmmacherverband“ (gegründet 1904 in Düsseldorf). Teilweise hatten diese Organisationen schon Vorläufer, die dann unter dem Sozialistengesetz der Auflösung verfielen. So wurde schon 1868 in Berlin eine Holzarbeiter-Gewerkschaft gegründet, 1871 ein Tischler-Verein in Berlin, ein Fachverein der Schreiner in Regensburg und ähnliche mehr.

Der Holzarbeiterverband gehört der Generalkommission der Gewerkschaften seit ihrer Begründung an. Am 31. Dezember 1912 hatte er 196 810, im Durchschnitt des Jahres 1912: 192 645 Mitglieder.

Der Deutsche Holzarbeiter-Verband, eine der größten und bestorganisierten Gewerkschaften, trat bereits kurz nach seiner Entstehung zu ausländischen Organisationen in Beziehungen. Die Anregung dazu gab ein im Juni 1891 von belgischer Seite erlassener Aufruf zur Abhaltung eines internationalen Holzarbeiterkongresses in Brüssel, der dann im August 1891 in Anwesenheit von 25 Vertretern aus zehn verschiedenen Ländern (Belgien, Frankreich, Dänemark, England, Holland, Deutschland, Österreich, Amerika, Schweden, Norwegen) stattfand und die Einrichtung eines „internationalen Generalkomitees“ beschloß, dem von den einzelnen Landesverbänden vierteljährlich Berichte über den Stand der Organisation und der Arbeitsbedingungen, sowie Mitteilungen über wichtige Arbeitskämpfe erstattet werden sollten. Kennenswerte Erfolge haben diese Beschlüsse, wie auf dem zweiten internationalen Kongreß — August 1893 in Zürich, vertreten waren die Schweiz, Deutschland, Frankreich, Österreich, Ungarn, Belgien, Amerika, Kroatien — berichtet wurde, nicht gehabt. Trotzdem beschloß man, die Verbindung miteinander aufrecht zu erhalten. Die internationale Zentralstelle wurde nach Deutschland verlegt, der Vorsitzende des deutschen Verbandes wurde internationaler Sekretär. Weiter wurde beschlossen, die Gegenseitigkeit in bezug auf Reiseunterstützung herbeizuführen, sich im Notfalle bei Arbeitskämpfen gegenseitige Hilfe zu leisten und in allen Ländern für Verkürzung der Arbeitszeit und Abschaffung der Akkordarbeit zu wirken. Auch diese Beschlüsse blieben ohne Wirkung. Das Interesse an der internationalen Verbindung erlahmte immer mehr. Ein für 1896 in Amsterdam geplanter internationaler Kongreß kam nicht zustande, da nur Belgien, Holland, Dänemark, Österreich und Deutschland ihre Beteiligung zugesagt hatten. Auf einer Konferenz, die gelegentlich des internationalen Arbeiterkongresses im Jahre 1896 zu London stattfinden sollte, erschienen nur die Vertreter von vier Ländern (Deutschland, England, Holland, Frankreich). Das internationale Sekretariat stellte daraufhin seine Tätigkeit ein, womit die Verbindung zwischen den Holzarbeiterorganisationen der verschiedenen Länder zunächst aufhörte.

Die Gründe für das Versagen des internationalen Zusammenschlusses lagen in der Hauptsache bei der damals noch mangelhaften Ausbildung der einzelnen Landesorganisationen. Nur in Großbritannien und Dänemark hatten die Vereinigungen der Holzarbeiter schon eine gewisse Stärke erreicht. In Deutschland, Österreich und Schweden begann ihr eigentlicher Aufschwung erst nach dem Jahre 1896, in der Schweiz, in Holland, Belgien und der Mehrzahl der übrigen Länder erst nach dem Jahre 1900. Der deutsche Holzarbeiterverband z. B. hatte 1895 erst 29 115 Mitglieder und eine Jahreseinnahme von etwa 205 115 M. Im Jahre 1898 hatte er seine Mitgliederzahl bereits auf 50 961, seine Einnahmen auf 472 216 M. erhöht, und nunmehr regte sich auch das Verlangen nach einer Wiederaufnahme der internationalen Beziehungen, um so mehr als auch in anderen Ländern die Organisation der Holzarbeiter Fortschritte gemacht hatte.

Zunächst bahnte sich ein näheres Verhältnis zwischen den Organisationen Deutschlands, Österreichs und Däne-