



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT AM 1. UND 15. JEDES MONATS IN DEUTSCHER, ENGLISCHER,
FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM [HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61.
FERNSPRECHER 186SÜD

EPOSTFACH 996
AMSTERDAM.

NUMMIER 1

AMSTERDAM, DEN 1. JANUAR 1923

Inhalt: *Allgemeines:* In einem neuen Gewande. — Der Haager Weltfriedenskongreß. — Sitzung des Exekutivkomitees vom 16. und 17. Dezember 1922. — Wie die Preßfreiheit illusorisch gemacht wird. — *Eisenbahner:* Nationalisierung der Eisenbahnen in Irland. — Lohnherabsetzungsversuche führen in Irland zur Verstaatlichung der Eisenbahnen. — Konferenz der jugoslawischen Eisenbahner. — Die gewerkschaftliche Vertretung bei Enquêtes, Untersuchungen usw. in Belgien. — *Transportarbeiter:* Bericht über die Lage in Holland. — Beendigung des Streiks der Dockarbeiter in Antwerpen. — Namensänderung des Deutschen Transportarbeiterverbandes. — *Seeleute:* Spezialkongreß der Seeleute. — Amalgamated Marine Workers' Union. — Die rachsüchtigen Kapitalisten.

ALLGEMEINES

In einem neuen Gewande.

Von dieser Nummer an wird unser Mitteilungsblatt in der Druckerei des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu Osnabrück hergestellt und von dort aus direkt den Adressaten zugesandt werden. Wir hoffen, daß mit dieser Maßnahme das regelmäßige Erscheinen des Blattes besser gesichert und seine Verbreitung noch mehr gefördert werden wird als bisher.

Im übrigen liegt es an den Verbänden selbst, das Mitteilungsblatt zu einer wertvollen Materialquelle für alle zu machen, indem sie nicht nur für seine Verbreitung sorgen, sondern vor allem selbst mitarbeiten und dadurch den Inhalt möglichst aktuell gestalten. Wir richten darum an alle Hauptvorstände der angeschlossenen Verbände das *dringende Ersuchen*, aus ihrer Mitte einen oder mehrere Genossen anzuweisen, die *speziell* damit beauftragt werden, uns über alle ihre Mitglieder betreffenden wichtigen Vorkommnisse ihres Landes möglichst rasch zu berichten. Wir wünschen keine ausführlichen Artikel, sondern eine kurze und präzise Zusammenfassung der Tatsachen zum Zwecke der Information für unsere ausländischen Kameraden.

Dieser Nachrichtendienst seitens der angeschlossenen Organisationen läßt bis nun noch alles zu wünschen übrig, sodaß wir ausschließlich auf die Berichte in der Presse angewiesen sind, die meist den Ereignissen nachhinken und zudem nicht immer ein exaktes Bild der Vorkommnisse geben.

Unser Büro muß über alle wichtigen Aktionen informiert werden, um über sie im Mitteilungsblatt berichten zu können. Überdies müssen die angeschlossenen Organisationen ihr Augenmerk darauf richten, ob die früher veröffentlichten Mitteilungen über den Stand der Arbeitsbedingungen noch den Tatsachen entsprechen und nicht etwa einer Berichtigung bedürfen. Es wurden in der letzten Zeit von verschiedenen Ländern und Gruppen Übersichten über die Arbeitsbedingungen veröffentlicht, die sich zweifellos seither in vielerlei Hinsicht geändert haben. Über diese eventuellen Änderungen muß gleichfalls dem Mitteilungsblatt berichtet werden, damit die übrigen angeschlossenen Organisationen davon Kenntnis nehmen.

Wenn in dieser Weise die Veröffentlichungen, die unser Blatt bringen soll, gefördert werden, kann unser Organ eine

gute Waffe in unserem gemeinsamen Kampfe werden, die den einzelnen Teilen wie der Gesamtheit wertvolle Dienste leisten kann.

Und mit alledem würde auch das internationale Zusammengehörigkeitsgefühl zwischen allen Arbeitern in den Verkehrs- und Transportbetrieben gestärkt werden!

*
*

Die neue Regelung wird aller Voraussicht nach mit sich bringen, daß anfangs eine Verspätung bei der Expedition nicht zu vermeiden sein wird. Namentlich auch mit aus dem Grunde, daß durch die Abhaltung des Friedenskongresses im Haag die Übersetzungsarbeit zurückbleiben mußte. Man begreift, daß die Herausgabe des Blattes in fünf Sprachen eine ziemlich umständliche Sache ist.

Wir bitten daher mit dem einen und andern freundlichst Rechnung halten zu wollen!

Der Weltfriedenskongreß im Haag.

(R. W.) Mit der Einberufung des Weltfriedenskongresses leistete der Internationale Gewerkschaftsbund der ganzen Menschheit und besonders der Arbeiterklasse einen großen Dienst.

Auf Grund der Rom-Resolution des Internationalen Gewerkschaftsbundes hat der Vorstand Vertreter aller gewerkschaftlichen Landeszentralen, Berufssekretariate, der Zweiten Internationale, der Wiener Arbeitsgemeinschaft, sowie zahlreicher nicht-proletarischer pazifistischer Organisationen eingeladen. Die letzteren Körperschaften wurden unter der Bedingung zur Teilnahme aufgefordert, daß sie sich auf den Boden der Rom-Resolution des Internationalen Gewerkschaftsbundes stellen.

In der Vergangenheit wurde die Anti-Kriegspropaganda hauptsächlich von den politischen Organisationen geführt. Die industriellen Organisationen ließen sich dabei trotz der Tatsache, daß die sozialistischen Parteien in Europa hauptsächlich auf die Unterstützung der in der Gewerkschaftsbewegung organisierten Arbeiterschaft angewiesen sind, in die zweite Stellung zurückdrängen. Die Entwicklung der Dinge während des letzten Krieges und nachher haben jedoch gezeigt, daß der Krieg nicht mit der Annahme frommer Resolutionen bekämpft werden kann. Taten sind wichtiger als Worte.

Die Diskussionen waren von einem hohen Geiste getragen, und den Befürwortern und Organisatoren des Kongresses muß für die bis in die Einzelheiten glänzend durchgeführte Veranstaltung das größte Lob gezollt werden. Alle, die inter-

nationalen Konferenzen beigewohnt haben, wissen, daß wegen der Übersetzungen der Ausführungen der verschiedenen Redner das Interesse an den Debatten oft stark beeinträchtigt wird. Auf diesem Kongresse folgten jedoch die Delegierten die zugunsten eines Krieges gegen den Krieg vorgebrachten Argumente durchweg mit großer Aufmerksamkeit.

Nach meinem Dafürhalten ist die Resolution der gewerkschaftlichen Kommission die wichtigste. Es handelt sich dabei um eine gutüberlegte und eindeutige Entschliebung, die im Kongreßbericht in extenso wiedergegeben wird. In der Resolution wird u. a. festgestellt:

Die Arbeiterbewegung muß allen in Zukunft drohenden Kriegen mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln entgegenwirken und den tatsächlichen Ausbruch eines Krieges durch die Proklamierung und Durchführung eines internationalen Generalstreiks verhindern . . . Zu diesem Zweck muß den innerhalb der Gewerkschaftsorganisationen bestehenden Spaltungen ein Ende gemacht und die Minderheiten müssen aufgefordert werden, sich mit der nationalen Zentrale wieder zu verbinden, um die Einheit der proletarischen Klasse wieder herzustellen . . . Dem Internationalen Gewerkschaftsbund obliegt die Verantwortlichkeit, gemäß dem Beschluß des Rom-Kongresses, den Generalstreik und den wirtschaftlichen Boykott zu beschließen und durchzuführen . . . Die Vorbereitung jeder endgültigen Aktion liegt in Händen des vom Internationalen Gewerkschaftskongreß in Rom eingesetzten Komitees, das aus Vertretern des Internationalen Gewerkschaftsbundes und der Internationalen Berufssekretariate der Transportarbeiter, der Bergarbeiter und der Metallarbeiter besteht.

Aus diesen Ausführungen geht hervor, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation, die Berufssekretariate der Bergarbeiter und Metallarbeiter in Zusammenarbeit mit dem Büro und dem Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes eine große Verantwortung auf sich genommen haben.

Ohne Zweifel könnten die Arbeiter dieser drei Industrien einen Krieg unmöglich machen, vorausgesetzt, daß bei den in Frage kommenden Arbeitern der nötige Wille zum Handeln vorhanden ist. Es wäre aber nicht recht und billig, wenn nur die Transportarbeiter zur Verweigerung der Munitionstransporte aufgefordert würden. Denn zur Herstellung dieser Munition trugen doch auch die Metallarbeiter und andere Berufszweige bei. Das gesamte Proletariat hat die Pflicht, gegen den Krieg aufzutreten. Die Verwendung von Giftgasen und die Herstellung von Explosivstoffen setzt auch die Zusammenarbeit mit den international organisierten Arbeitern der chemischen Industrie voraus. Denn die Erfahrung hat gezeigt, daß die in den Schützengräben verwendeten Stickgase und die in Bomben aus Flugzeugen verbreiteten Giftgase gefährlichere Waffen sind als Maschinengewehre und Schwerartillerie.

Ein anderer Faktor, der in Betracht gezogen werden muß, ist die Mitwirkung der Post- und Telegraphenarbeiter, die uns ihre Dienste leihen oder im Interesse unserer Sache den Dienst verweigern können. Alle Telegramme, Radiogramme und telephonischen Mitteilungen, die zwischen den Gesandten, Staatshauptern und Politikern gewechselt werden und so viel Unheil anrichten können, werden von Post- und Telegraphenbeamten vermittelt, die dem Internationalen Gewerkschaftsbund angehören.

Die Hetzreden, mit denen die Arbeiter eines Landes gegen diejenigen eines anderen aufgebracht werden, die feindselige Propaganda, die sich in den Ausführungen der kapitalistischen Presse widerspiegelt, die Appelle an die Haßgefühle, welche die Arbeiter ihre Klassensolidarität vergessen lassen, die Behauptungen der Staatsmänner, daß ihre Länder den Krieg nur als Verteidigungskrieg führen, all dies wird von Typographen und Druckereipersonal gesetzt, die in ihren respektiven Gewerkschaftsverbänden organisiert sind. Ihre Mitwirkung ist ebenso wichtig. Denn sie tragen zweifelsohne zur Vorbereitung von Kriegen bei, sogar in höherem Maße als selbst die Munitionsarbeiter.

Diese Punkte müssen vom Internationalen Aktionsrat, der im Geiste der Beschlüsse von Rom und vom Haag vorgehen wird, voll in Erwägung gezogen werden.

Ich wünsche die spezielle Aufmerksamkeit auf jenen Teil der Haag-Resolution zu lenken, in welchem auf die Notwendig-

keit hingewiesen wird, daß die Minoritäten, die sich von ihrer Gewerkschaftszentrale, von ihren Berufsverbänden oder einem internationalen Sekretariat losgelöst haben, wieder versuchen müssen, die Einheit von ehemals, oder, um in den Worten unserer russischen Freunde zu sprechen, die „Einheitsfront“ wiederherzustellen.

Es ist wahr, daß die kommunistische Partei und die sogenannte Rote Gewerkschaftsinternationale Uneinigkeit in die Reihen der Arbeiterbewegung getragen haben. Sicherlich ist Moskau in hohem Maße für diese Sachlage verantwortlich zu machen.

Überdies ist es eine Tatsache, daß die Einheitsfront in den Jahren 1914 bis 1918 von jenen Sozialpatrioten der Gewerkschaftsbewegung und der Zweiten Internationale durchaus gebrochen wurde, welche die Arbeiter ihrer Länder zur Zerstörung und zum Vernichten aufforderten. Zusammen mit Politikern und ungeschickten Diplomaten und im Verein mit den Führern der kirchlichen Richtungen wurden diese „blinden Führer von Blinden“, die schon Jahre vor dem Kriege zugunsten von Resolutionen gegen den Krieg stimmten, päpstlicher als der Papst, imperialistischer als Könige, Kaiser und Zaren. Auch diese Elemente trugen viel zur Zerstörung der Einheitsfront bei. Es ist nicht schwer, Anti-Kriegspropaganda vor einem Kriege und drei und vier Jahre nach einem Kriege zu unterstützen. Doch die wahre Feuerprobe auf dem Gebiete der internationalen Solidarität muß man durch persönliche Aktion gegen den Krieg während der Dauer eines Krieges bestehen.

Radek, Losowsky, Rothstein und andere Mitglieder der russischen Delegation scheinen sich vorzustellen, daß sie die Entwicklung der Dinge in Westeuropa von Rußland aus bestimmen können. Dies ist natürlich eine vollständig falsche Ansicht. Sie haben ohne Zweifel das Recht, ihren Einfluß zur Geltung zu bringen. Doch die Internationale kann nur in internationalem Sinne geleitet werden; d. h. es müssen bei der Leitung die verschiedenen internationalen Bewegungen und die internationalen Schwierigkeiten in Erwägung gezogen werden. Alle Kräfte müssen in der gemeinsamen Aktion im Kampf für den Weltfrieden eingesetzt werden, damit auf politischem wie auf wirtschaftlichem Gebiet an die Stelle der gegenwärtig Regierenden die Arbeiter und ihre selbstgewählten Führer treten.

Ich hatte Gelegenheit, den russischen Freunden in Erinnerung zu rufen, daß ziemlich sicher anstatt der roten Flagge der Sowjetregierung die schwarze Flagge der von Koltshak, Denikin, Wrangel, Yudenitch und anderen eingeleiteten Gegenrevolution über dem Kreml in Moskau flattern würde, wenn die der Amsterdamer Internationale angeschlossenen Gewerkschaften keine energische Aktion eingeleitet hätten. Es muß den Russen zu verstehen gegeben werden, daß durch ihre gegenwärtige Taktik der Weltrevolution günstig gesinnte Kräfte geschwächt werden. Es fanden zwischen den Russen und uns unverbindliche Besprechungen über die Möglichkeit des Anschlusses der russischen Seeleute, Transportarbeiter und Eisenbahner an die Internationale Transportarbeiter-Föderation statt. In diesem Zusammenhang wurde klar zum Ausdruck gebracht, daß, falls die Russen sich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, irgend einem andern Berufssekretariat oder dem Internationalen Gewerkschaftsbund anzuschließen wünschen, ihr Beitrittsgesuch nur unter der Bedingung angenommen werden kann, daß sie ihre schädlichen Bestrebungen nach Bildung rivalisierender, auf gegenseitige Vernichtung ausgehender Organisationen aufgeben. Ich selbst bin äußerst befriedigt darüber, daß die Realisten unter den russischen Freunden nun eingesehen haben, daß sie ihren Platz, und zwar den ihn gebührenden Platz in der Internationale einnehmen müssen. Ich persönlich interessiere mich besonders für alle mit der Bewegung in Rußland und der weltumfassenden Arbeiterbewegung in Zusammenhang stehenden Fragen. Mit der Einführung des Sowjetregimes wurde ein Experiment eingeleitet, welches so oder so auf die sozialistische Bewegung in Westeuropa und der ganzen zivilisierten Welt einen großen Einfluß ausüben muß. Diejenigen, welche mit der europäischen

Bourgeoisie mehr Sympathie haben als mit der russischen Arbeiterbewegung, dienen mit ihrer Politik der hartnäckigen Ablehnung aller Leistungen Sowjetrußlands der Sache des Sozialismus nicht. Wenn ich mir alles vergegenwärtige, was vorgefallen ist, so blicke ich vertrauensvoll einer Annäherung entgegen, und zwar zunächst einmal zwischen den russischen Gewerkschaftern und denjenigen Westeuropas. Angesichts der von der Sowjetregierung eingeleiteten neuen Wirtschaftspolitik müssen die Gewerkschafter von der Leitung des Staates und der kommunistischen Partei befreit werden. Ist dies geschehen, so wird es in ihrem Interesse als Arbeiter sein, sich mit ihren Kameraden der westeuropäischen Länder zu vereinigen. Der Kongreß im Haag ist nicht nur ein neuer Meilenstein auf dem Wege zum internationalen Frieden, sondern ein weiterer Schritt zum Zusammenschluß der russischen Gewerkschaftsbewegung mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den mit ihm zusammenarbeitenden Internationalen Berufsekretariaten.

Es wurde viel gegen den Krieg gesprochen, vielleicht sogar ein wenig zu viel. Es ist wichtig, daß nun den Diskussionen die Tat folgt.

Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F.,

abgehalten am Samstag, den 16. und Sonntag, den 17. Dezember 1922 im Haag (Holland).

Die erste Zusammenkunft des Exekutivkomitees der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nach dem Anfang Oktober 1922 in Wien abgehaltenen Kongreß fand im Haag (Holland), im Anschluß an den Weltfriedenskongreß statt.

Die Versammlung wurde vom Vorsitzenden der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, *Robert Williams*, präsidiert.

Alle Mitglieder des Exekutivkomitees nahmen an der Sitzung teil, nämlich:

Robert Williams,
J. Döring,
Ch. Lindley,
M. Bidegaray,
J. Tomschik,
Edo Fimmen, Generalsekretär und
N. Nathans, 2. Sekretär.

Außerdem wohnten die Mitglieder des (holländischen) Vorstandes:

J. Brautigam und
P. Moltmaker

der Versammlung bei.

Nach der Mitteilung, daß der vom Wiener Kongreß neu gewählte 2. Sekretär N. Nathans (früher Sekretär des holländischen Eisenbahnerverbandes), am 15. November seine Tätigkeit aufgenommen hatte, wurde der Bericht des Sekretärs behandelt.

Aktion der französischen Seeleute.

Es wurde über die von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation getroffenen Maßnahmen Bericht erstattet und der Beschluß, wodurch dem französischen Seeleuteverband 25 000 Franks zur Verfügung gestellt wurde, gutgeheißen.

Ferner wurde beschlossen, außer den von den angeschlossenen Organisationen durch eine Hilfsaktion aufgebracht Geldern der französischen Seeleute-Organisation noch eine Summe aus den Mitteln der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu übersenden.

Brief an die 4. Internationale Arbeitskonferenz über die Verfolgungen in Ungarn.

Laut Beschluß des Wiener Kongresses wurde dem Präsidium und den Delegierten zur 4. Internationalen Arbeitskonferenz ein Brief zugesandt, den wir bereits in unserer Nummer von 15. Oktober 1922 abdruckten.

Vom Sekretär der Konferenz erhielten wir die Mitteilung, daß die Angelegenheit nicht zur Diskussion gelangen konnte, da sie nicht auf der Tagesordnung stand. Allen an der Konferenz teilnehmenden Delegierten ist aber sowohl eine Abschrift des Briefes sowie des Berichtes über die Verfolgungen ausgehändigt.

Brief und Bericht werden nun der nächsten Sitzung des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes unterbreitet werden.

Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Vom 1. Dezember 1922 an erscheint das Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation auch in spanischer Sprache, sodaß es jetzt in fünf Sprachen veröffentlicht wird, und zwar in deutscher, englischer, französischer, schwedischer und spanischer Sprache.

Vom 1. Januar 1923 an wird das Mitteilungsblatt gedruckt in diesen fünf Sprachen erscheinen und von der Druckerei des Internationalen Gewerkschaftsbundes, „Die Internationale“, in Osnabrück, versandt werden.

Berichte, Protokolle usw.

Es wurde mitgeteilt, daß der Bericht über die Hamburger Seeleutekonferenz, der bereits in deutscher und englischer Sprache erschien, innerhalb kurzer Zeit auch in französischer und schwedischer Sprache herausgegeben werden wird.

Das Protokoll über den Wiener Kongreß wird möglichst bald fertiggestellt werden und in zwei Sprachen bereits vor Ende Januar 1923 erscheinen.

Eine Broschüre über Zweck, Mittel und Aktionen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist in Vorbereitung; sie wird den angeschlossenen Organisationen zugesandt werden, auch zur Verbreitung unter ihren Mitgliedern, sowie den nichtangeschlossenen, um dieselben von der Notwendigkeit des Anschlusses an die Internationale Transportarbeiter-Föderation zu überzeugen.

Nachdem noch über einige anderen Bemühungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation berichtet worden war, wurde der Bericht des Sekretärs einstimmig angenommen.

Kongresse angeschlossener Organisationen.

Auf Grund eingegangener Einladungen wurde beschlossen, die Kongresse der Französischen Hafnarbeiter-Föderation und des Norwegischen Eisenbahnerverbandes zu beschicken, die bezw. vom 26. bis 28. Januar 1923 in Paris und am 23. Februar 1923 in Kristiania abgehalten werden. Ersterem Kongreß wird Robert Williams, letzterem Edo Fimmen für die Internationale Transportarbeiter-Föderation beiwohnen.

Ausführung der Beschlüsse des Wiener Kongresses.

a) Internationaler Seemannskongreß.

Um die größtmögliche Teilnahme an diesem, laut Beschluß des Wiener Kongresses einzuberufenden Kongresse zu sichern, wurde beschlossen, denselben in der zweiten Woche des Mai abzuhalten und zwar in London.

Alle Organisationen haben nun vollauf Zeit, ihre Delegierten zu wählen und Vorschläge für die Tagesordnung einzureichen.

Wie bekannt, wird dieser Kongreß auch den Sekretär der Seeleutegruppe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu ernennen haben.

b) Erhebung über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Trampersonals.

Es wurde mitgeteilt, daß ein Fragebogen in Bearbeitung ist.

c) Erhebung über die Arbeitsbedingungen der Hafnarbeiter.

Der Herausgabe des Dokuments Nr. 7 über die Arbeitsbedingungen in den Häfen Deutschlands, Großbritanniens, Hollands und Belgiens, sowie der Veröffentlichung der Daten über andere Länder wurde allerseits beigegeben. Es wurde aber mit Rücksicht auf die sich schnell ändernden Zustände und Verhältnisse beschlossen, das Drucken nicht fortzusetzen, sondern die betreffenden Organisationen dringlichst zu bitten, das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation dauernd von allen Abänderungen sofort in Kenntnis zu

setzen, damit im Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation davon regelmäßig Mitteilung gemacht werden kann.

d) Erhebung über die Sozialisierung der Transportmittel.

Das Mitglied des Exekutivkomitees, M. Bidegaray, wurde beauftragt, einen Fragebogen auszuarbeiten und zeitig einen Bericht beim Generalrat einzureichen, damit derselbe dem nächsten Kongreß vorgelegt werden kann. Das Sekretariat wird Bidegaray alle mögliche und gewünschte Mitwirkung verleihen.

e) Konflikt zwischen dem jugoslawischen und dem italienischen Seemannsverband.

Mit Rücksicht auf diese Angelegenheit wurde beschlossen, mit dem italienischen Seemannsverband in Verbindung zu treten. Aus dem Grunde wird die jugoslawische Seeleuteorganisation eingeladen werden, ihre Wünsche schriftlich einzureichen.

f) Besuche an die amerikanischen Organisationen und an Organisationen in anderen Weltteilen.

Bevor das Exekutivkomitee einen Entschluß in dieser Sache fassen wird, wird es die Ernennung des Sekretärs für die Seeleutesektion abwarten.

g) Regelung der Beitragseinkassierung.

Der Wiener Kongreß stellte den Beitrag für Länder mit herabgesunkener Valuta auf ein Zehntel des durchschnittlichen Stundenlohnes pro Mitglied und pro Jahr fest. Das Exekutivkomitee hat nun beschlossen, daß die Beiträge für das Jahr 1923 zu entrichten sind nach dem Mitgliederstand vom 1. Januar 1923. Für die Höhe des Beitrages ist der Lohn vom 1. April 1923 maßgebend. Unter Lohn ist zu verstehen Lohn plus alle Zuschläge.

Die angeschlossenen Organisationen sollen, um Kursverluste zu verhindern, ihre Beiträge also am 1. April oder bald nach diesem Datum einsenden.

Ansuchen um finanzielle Unterstützung.

Eine Anzahl von Anträgen um finanzielle Unterstützung mußte vom Exekutivkomitee entweder definitiv oder provisorisch abgewiesen werden, einestells, weil die Internationale Transportarbeiter-Föderation für den betreffenden Zweck keine Unterstützung gewähren konnte, anderentells, weil keine genügenden Informationen vorlagen. Ferner stellte sich das Exekutivkomitee prinzipiell auf den Standpunkt, das Unterstützung nichtangeschlossener Organisationen nur ausnahmsweise in Frage kommen kann.

Mit einigen angeschlossenen Organisationen wird sich das Sekretariat noch bezüglich des von ihnen eingehändigten Ansuchens ins Einvernehmen setzen.

Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Es wurde dem Vorsitzenden und Sekretär überlassen, angemessene Kontorräume zur Unterbringung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu besorgen, da die Internationale Transportarbeiter-Föderation im Zusammenhang mit dem Verkauf des von ihr bewohnten Hauses sich nach anderen Räumen umsehen muß.

Nächste Sitzung des Generalrats.

Es wurde beschlossen, die nächste Sitzung des Generalrats am 22. und 23. März 1923 in Amsterdam abzuhalten.

Kündigung der Tarifverträge für die Hafenarbeiter in Holland.

Das Mitglied des (holländischen) Vorstandes, *Brautigam*, erstattete einen Bericht über die Lage der holländischen Hafenarbeiter. Die Arbeitgeber versuchten nicht nur die Löhne zu vermindern, sondern auch die Arbeitszeit zu verlängern, ja, sogar den Achtstundentag abzuschaffen.

Das Exekutivkomitee hielt den Standpunkt aufrecht, den es immer eingenommen hat, nämlich, daß der Achtstundentag auf alle Fälle verteidigt werden soll. Es wurde vereinbart, daß Brautigam einen schriftlichen Bericht einschicken würde, der den in Frage kommenden Organisationen zugesandt werden

sollte und wobei diese aufgefordert werden sollten, im Falle von Streik oder Aussperrung Unterstützung zu verleihen.*)

Der Sekretär wurde ermächtigt, falls die Umstände dies erheischen sollten, eine Versammlung des Exekutivkomitees oder eventuell von Hafenarbeiterorganisationen in den betreffenden Ländern einzuberufen.

Gegen Krieg und Militarismus.

Das Exekutivkomitee stellte mit Befriedigung die Resultate des Friedenskongresses des Internationalen Gewerkschaftsbundes fest und beschloß, neben Robert Williams, dem Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, auch Döring und Bidegaray zu der ersten Versammlung des vom Rom-Kongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes eingesetzten Komitees zu entsenden. Dieses Komitee besteht aus Vertretern der Berufssekretariate der Transportarbeiter, Metallarbeiter und Bergarbeiter, zusammen mit dem Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes. Die Sitzung wird Montag, den 15. Januar 1923, in Amsterdam stattfinden.

Es wurden einige Vorschläge für die Sitzung formuliert.

*) Dieser Bericht ist mittlerweile ausgesandt und in der jetzigen Nummer des Mitteilungsblattes aufgenommen worden.

Wie die Pressfreiheit illusorisch gemacht wird.

Die deutschen Holz- und Papierkapitalisten treiben, von der Regierung dabei unterstützt, die Papierpreise derart in die Höhe, daß die Arbeiterpresse, die politische wie die gewerkschaftliche, mit immer größer werdenden Schwierigkeiten zu kämpfen hat.

Immer mehr Blätter müssen ihr Erscheinen einstellen oder jedenfalls ihren Umfang verringern.

Der Deutsche Transportarbeiterverband veröffentlicht in bezug auf diese Sachlage einige Ziffern über seine eigenen Fachblätter.

Im Oktober betragen die Kosten für seine Fachorgane (für Hafen- und Transportarbeiter, Straßenbahn- und Kleinbahnpersonal, Seeleute, Luft- und Kraftfahrt, Post und Telegraphie), die Redaktions- und Expeditionskosten nicht eingerechnet, rund 4 Millionen Mark; im November über 8 Millionen. Im Dezember würden diese Kosten 15 Millionen erreicht haben, wenn nicht jedes einzelne Blatt in beträchtlich kleinerem Umfang herausgegeben worden wäre.

Sowohl die Agitations- und Erziehungsarbeit als auch die kritische Betätigung auf dem Wege der Presse wird auf diese Weise in erheblichem Maße behindert.

Auch hier zeigt sich wieder die Diktatur des Kapitalismus!



Nationalisierung der Eisenbahnen in Irland.

Der von der provisorischen Regierung Südirlands eingesetzte Eisenbahnausschuß hat vor kurzem seinen Bericht erstattet; dieser Bericht weicht auffallend von dem ab, was wir von derartigen Regierungskommissionen gewohnt sind.

Die Kommission hatte den Auftrag, eine Untersuchung einzuleiten, und zwar über folgende Punkte:

1. Die jetzige Lage der Irischen Eisenbahnen.
2. Die im Interesse der Aktionäre, der Angestellten und des Publikums am ehesten in Betracht kommende Verwaltungsmethode.
3. Das Verhältnis zwischen den Eisenbahnern und den Gesellschaften.

Den Konklusionen der Kommission entnehmen wir folgende wichtige Äußerungen:

a) Die private Verwaltung der Eisenbahnen führt oft zur Verletzung der Interessen der Allgemeinheit; *in diesen Fällen ist das Interesse der Verwaltung immer entscheidend.*

b) Immer wieder wird die Klage erhoben, daß die Eisenbahnen die Entwicklung der Industrie beeinträchtigen; der Verwaltung der irischen Eisenbahnen wird kein Vertrauen entgegengebracht.

c) Daß vor dem Kriege Dividenden ausbezahlt werden konnten, ist vor allem auf die zu niedrigen Löhne zurückzuführen.

d) Ein Konflikt zwischen den Eisenbahnangestellten und den Gesellschaften steht unmittelbar bevor.

Der Bericht vergleicht den Eisenbahndienst mit dem Post-, Telegraphen- und Telephondienst und bemerkt: „Die Eisenbahnen sind ein Monopol, das seine Existenz und Aufrechterhaltung dem Staat verdankt. Theoretisch muß festgestellt werden, daß kein Grund vorliegt zur Ausnützung eines solchen Monopols seitens eines privaten Unternehmens im Interesse einer sehr kleinen Gruppe der Allgemeinheit.“

Die Kommission stellt der Regierung anheim, die irischen Eisenbahnen aufzukaufen. Mit der Verwaltung soll aber nicht ein Minister, sondern ein unabhängiger, folgendermaßen zusammengesetzter Eisenbahnaufsichtsrat betraut werden:

1. Ein Vorsitzender, der Eisenbahnsachverständiger ist und über kaufmännische Fähigkeiten und große Erfahrungen verfügt.
2. Ein Vertreter der Industrie.
3. Ein Vertreter des Handels.
4. Zwei Vertreter der Landwirtschaft.
5. Zwei Vertreter der Arbeiter.
6. Ein Regierungsbeamter als Vertreter der Staatskasse.

Es wird ferner darauf hingewiesen, daß durch die Nationalisierung die gegen die Vereinheitlichung der Löhne und Arbeitsbedingungen geltend gemachten Einwände aus der Welt geschafft würden.

In bezug auf die Schlichtung von Streitfällen wird vorgeschlagen, für jede Abteilung des Dienstes eine aus je fünf Vertretern des Personals und der Verwaltung bestehende Schlichtungskommission einzusetzen. Berufung gegen die Entscheidungen dieser Kommission kann bei einem allgemeinen Schlichtungsrat eingelegt werden, der aus vier Vertretern der Verwaltung, vier Vertretern der betreffenden Gewerkschaften, einem Vertreter des Landwirtschaftsrates, einem Vertreter der Handelskammer und zwei Vertretern des Irischen Gewerkschaftsbundes besteht; die letzteren vier als Vertreter des die Eisenbahn benutzenden Publikums.

Ein von einem einzigen Mitglied der Kommission eingebrachter Minderheitsbericht regt die Verschmelzung der Eisenbahnen mit Regierungskontrolle für einen Zeitraum von drei Jahren an und empfiehlt eine garantierte Dividende für die Aktionäre.

Lohnherabsetzungsversuche führen in Irland zur Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Ein in letzter Zeit zur Behandlung stehender Konflikt zwischen den Eisenbahnern und den Eisenbahngesellschaften Irlands zeitigte ein unerwartetes Resultat.

Die irischen Eisenbahngesellschaften schlugen eine Lohnreduktion von 3 sh. 6 d. pro Woche für das Fahrpersonal und eine solche von 5 Prozent für das Lokomotivpersonal vor. Die Organisationen traten energisch gegen diese Lohnherabsetzungsversuche ein. Eingeleitete Verhandlungen führten jedoch zu keinem Resultat und wurden am 27. Dezember abgebrochen.

Die Eisenbahner planten einen Streik, der bei Ablauf des bestehenden Übereinkommens, d. h. am 31. Dezember 1922,

einsetzen sollte. Doch der Präsident des irischen Freistaates, Cosgrave, teilte den Eisenbahngesellschaften mit, die Regierung könne die Einleitung eines Streikes nicht dulden. Alle Gesellschaften, die nicht in der Lage seien, die üblichen Löhne zu bezahlen, sollen unter Staatskontrolle gestellt werden. In diesem Falle werde die Regierung für die Betriebsdefizite aufkommen, *ohne den Aktionären jedoch irgend welche Dividenden zu garantieren.*

Drei der Linien haben beschlossen, auf Grund ihres eigenen Systems weiterzuarbeiten, einige andere werden tatsächlich unter Staatskontrolle gestellt werden. Auf Grund dieser Abmachungen wird die Regierung jährlich etwa 1 Million Pfund zu zahlen haben.

Die Eisenbahner können zu der erfolgreichen Beendigung des Konfliktes und die Regierung des Freistaates zu ihrem vernünftigen Vorgehen beglückwünscht werden.

In Nord-Irland, wo die Eisenbahner ebenfalls in den Konflikt verwickelt waren, wird auf Grund der gegenwärtig in Kraft stehenden Übereinkommen in Abwartung der Resultate weitergearbeitet, die die Verhandlungen eines aus sechs Personen jeder Partei zusammengesetzten Komitees zeitigen werden.

Konferenz der jugoslavischen Eisenbahner.

Am 5. November berief die Föderation der Eisenbahner (Savez Zeljeznicara) in Zagreb eine außerordentliche Konferenz aller angegliederten Organisationen ein, wo die schwere Lage behandelt wurde, worin sich die Eisenbahner schon seit vier Jahren befinden. Die Konferenz stellte die unhaltbare Lage und das gesetzwidrige und unmenschliche Vorgehen der Regierung fest; sie legte die Forderungen der Eisenbahner in einem besonderen Memorandum nieder, welches dem Verkehrsministerium, der Zentralregierung und allen Parlamentsfraktionen vorgelegt wurde. Es wurde gefordert, daß sich die Regierung über Forderungen der Eisenbahner sofort erkläre.

Die Absicht des Minister Dr. Zerjav, um den Achtstundentag abzuschaffen, wurde als die größte reaktionäre Tat dargestellt.

Der Minister gab mit Rücksicht auf die einzelnen Punkte des Memorandums folgende Antwort:

Er habe sich mit dem Finanzminister bezüglich der Löhne und Zulageerhöhungen geeinigt, und zwar in dem Sinne, daß die Eisenbahner etwas mehr bekommen würden als die anderen Staatsangestellten. Der Minister protestierte gegen die Behauptung, daß er die Organisationen nicht anerkenne. In bezug auf die entlassenen Eisenbahner stellte er sich auf den reaktionären Standpunkt, daß sie — nachdem sie schon über zwei Jahre dienstlos sind — bestraft werden sollten, weil sie gestreikt hatten.

Die gewerkschaftliche Vertretung bei Enquêtes, Untersuchungen usw. in Belgien.

Die belgische Regierung hat ihre prinzipielle Zustimmung zu einem Vorschlag des Landesverbandes der Eisenbahner gegeben, der darauf abzielt, bei der Durchführung von Enquêtes auch gewerkschaftliche Vertreter zuzuziehen, unter der Voraussetzung, daß diese Intervention mit Zustimmung der Beteiligten geschieht und nicht den Grundregeln der Rangordnung widerspricht, und zwar in folgendem Sinne:

a) Ein Eisenbahnangestellter darf sich niemals die Gegenwart seines Ratgebers zunutze machen, um sich der Verpflichtung zu entziehen, seinem Chef alle jene Aufklärungen administrativer Art zu geben, die dieser zu verlangen für richtig befindet.

b) Der gewerkschaftliche Delegierte darf die ihm zugestandene Bevollmächtigung, an den Enquêtes teilzunehmen, nicht dazu mißbrauchen, einem Beamten zu untersagen, dieser Verpflichtung nachzukommen.

c) Der die Untersuchung leitende Beamte hat allein die Entscheidung darüber, welche Methoden angewendet werden sollen und welche Fragen zu stellen sind.

Diese Verfügungen müssen eingehalten werden.

Um die Modalitäten für die Durchführung dieser Bestimmung zu regeln und sie praktisch durchzuführen, schlägt der Landesverband der Eisenbahner vor:

Der Landesverband hat am Sitze jedes Distriktes, jeder Gruppe und jedes Kreises eine Sektion. Innerhalb dieser Sektion weist er den oder die Delegierten an, die mit der Vertretung bei den Enquêtes beauftragt werden sollen. Diese Delegierten sind möglichst unter den Angestellten zu wählen, die am Sitz des Distriktes, der Gruppe usw. beschäftigt sind, sodaß die mit der Untersuchung beauftragten Beamten sich rasch und leicht mit ihnen in Verbindung setzen können. Die Liste dieser Delegierten wird der Verwaltung übermittelt.

Sobald gegen einen Beamten eine Beschuldigung erhoben oder ein Beamter unter Anklage gestellt wird, die für ihm eine strenge disziplinarische Maßnahme zur Folge haben kann (unter Zusicherung der Berufung), so kann er, wenn er dies für wünschenswert hält, seinen unmittelbaren Vorgesetzten darum ersuchen, ihm aus seiner Gruppe einen Vertreter als Beistand zu stellen. Der Vorgesetzte hat sofort, eventuell auf telegraphischem Wege, den mit der Untersuchung beauftragten Beamten davon in Kenntnis zu setzen. Dieser hat dann dem gewerkschaftlichen Vertreter alle Mitteilungen zu machen, die für die Durchführung seiner Aufgabe notwendig sind.

Wir hoffen, sobald die Vereinbarung definitiv ist, noch näher darüber berichten zu können.



Bericht über die Lage in Holland.

Die Vorstände der Schiffsvereinigungen von Rotterdam und Amsterdam luden uns für Samstag, den 9. Dezember dieses Jahres ein, um mit uns über die Bedingungen zu beraten, unter denen sie bereit wären, nach dem 1. Januar 1923, also nach Ablauf der gegenwärtigen Übereinkunft, eine neue Vereinbarung abzuschließen.

In dieser Besprechung wurde uns mitgeteilt, daß die Arbeitgeber mit Rücksicht auf die große Konkurrenz von Hamburg und Antwerpen sich gezwungen sehen, eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen vorzuschlagen. Sie vertraten hierbei den Standpunkt, daß der Lohn, den der Arbeiter derzeit erhält, so wenig als möglich gekürzt werden sollte. Aus diesem Grunde sei eine Verlängerung der Arbeitszeit nötig.

Es wurde vorgeschlagen, die Arbeitszeit, die gegenwärtig acht Stunden täglich und am Samstag fünf Stunden beträgt (wobei Überarbeit nur gestattet ist in Fällen, wo Schiffe fertig und seelkar zu machen sind; ferner bei Expeditions- und Lagerhausarbeit, soweit dies der Betrieb erfordert, und zwar zwei Stunden täglich und drei Stunden am Samstag) auf neun Stunden für die fünf Wochentage zu erhöhen, bei Aufrechterhaltung der fünfständigen Arbeitszeit am Samstag. Somit: Umwandlung der 45ständigen Arbeitswoche in eine 50ständige. Die Nachtarbeit würde dann wie bisher acht Stunden betragen.

Wenn man die Verlängerung der Schichten von 4 auf 4½ Stunden in Betracht zieht, wird eine 15prozentige Lohnreduktion vorgeschlagen, sodaß für eine neunständige Arbeit in Rotterdam 6 fl. und in Amsterdam 6,20 fl. bezahlt würden.

Für Nachtarbeit soll eine Lohnkürzung von 0,65 fl. per Vierstundenschicht durchgeführt werden, sodaß nach der neuen Regelung für eine achtständige Nachtarbeit 8,10 fl. bezahlt würden.

Für die ständigen Arbeiter, die derzeit einen Wochenlohn von 32,50 fl. erhalten, soll gleichfalls eine einstündige Verlängerung der Arbeitszeit durchgeführt werden, soweit sie Tagarbeit verrichten, während ihr Lohn von 32,50 fl. auf 30 fl. per Woche reduziert werden soll.

Die Ausdehnung der Arbeitszeit auf neun Stunden täglich würde für viele Arbeiter in Nebenbetrieben, die derzeit zehn Stunden täglich und 55 Stunden per Woche arbeiten, um den ungestörten Fortgang der achtständigen Arbeit auf Schiffen zu ermöglichen, aber namentlich für die im Expeditions- und Lagerhausdienst Beschäftigten eine Verlängerung der Arbeitszeit von 55 Stunden auf 60 Stunden per Woche bedeuten.

Ernster noch als die oben erwähnten Vorschläge ist die Verschlechterung der Arbeitszeit, die die Arbeitgeber für die Arbeiter bei Löscharbeiten im mechanischen Betrieb beabsichtigen, hauptsächlich für die Löschung von Kohle und Erzen. Diese Maßnahme würde in Rotterdam auf 2000 Arbeiter Anwendung finden, die derzeit durchschnittlich 43 Stunden wöchentlich arbeiten.

Die Unternehmer verlangen für diese Arbeiterkategorie den zehnstündigen Arbeitstag für die ersten fünf Wochentage, sodaß in den Betrieben mit ununterbrochener Arbeit die dritte Schicht ausfallen würde. Als Entschädigung für die Verlängerung der Arbeitszeit wären die Unternehmer bereit, die Löhne um 3,50 fl. per Woche zu erhöhen was einen Wochenlohn von 36 fl. bedeuten würde.

Wird diese Änderung jedoch auch für jene Arbeiter, die bei Verladearbeiten mit maschinellen Betrieb beschäftigt sind, durchgeführt, so würde dies zur Folge haben, daß die Arbeiter, die bei der Versorgung der Maschinen und Kessel beschäftigt sind (Maschinisten, Heizer usw.), 12 Stunden täglich arbeiten müßten.

Wenn diese Maßnahmen jedoch auch für Verladearbeiten mit Kraftmaschinen in ununterbrochenen Betrieben eingeführt würde, dann bestände die große Gefahr, daß bei der Löschung von Getreide, die mittels Elevatoren geschieht, die jedoch dann ausschließlich bei Tag arbeiten, in Zukunft gleichfalls in zwei Schichten gearbeitet werden würde, wobei dann die zehnstündige Arbeitszeit auch für die Hafendarbeiter und die zwölfständige für jene Arbeiter, die mit der Versorgung der Maschinen und der Kessel betraut sind, eingeführt werden müßte.

Die Arbeitgeber können diese Änderungen vorschlagen, weil für die Hafendarbeiter noch keine gesetzliche Regelung des Achtstundentages besteht. 1918 wurde der Achtstundentag und die 45ständige Arbeitswoche für die Arbeiter in Fabriken und Werkstätten eingeführt. Im vorigen Jahre hat sich der Zustand insofern verschlechtert, als eine 48ständige Arbeitswoche zustande kam, indem verfügt wurde, daß an fünf Wochentagen 8½ Stunden gearbeitet werden kann und am Samstag fünf Stunden.

Seit 1916 ist das sogenannte Stauergesetz in Kraft getreten, demzufolge bestimmt wurde, daß die Stauer nicht mehr als zehn Stunden per Tag arbeiten dürfen. Unter den Begriff der Stauerarbeit fällt jedoch nur die Hafendarbeit, sodaß sowohl die Maschinisten bei Kränen und Kraftwerkzeugen wie auch das Expeditions- und Speicherpersonal von dieser Bestimmung ausgeschlossen sind.

Schon im Oktober 1921 hat die Regierung der Kammer einen Entwurf auf Änderung des Stauergesetzes vorgelegt, der eine gesetzliche Festlegung des Achtstundentages für den Hafenbetrieb vorsah. Trotzdem das Parlament den Vorschlag geprüft und bereits am 10. April 1922 einen provisorischen

Bericht erstattet hatte, hat die Regierung bisher nicht geantwortet, sodaß über diesen Gegenstand auch noch nicht öffentlich verhandelt werden konnte. Es steht indessen zu erwarten, daß dies im nächsten Frühjahr geschehen wird. Die Bemühungen der Unternehmer, nunmehr rasch den neun-, zeh- und zwölfstündigen Arbeitstag im Hafenbetrieb durchzusetzen, können daher auch als Versuch aufgefaßt werden, der Regierung wenn möglich noch zuvorzukommen und sie auf diese Weise zu verhindern, das Stauergesetz abzuändern. In der Konferenz vom 9. Dezember haben wir uns geweigert, auf die Vorschläge der Unternehmer einzugehen, mit der Motivierung, daß wir sie erst in unserem eigenen Kreise zu behandeln wünschen.

Die Verhandlungen wurden daraufhin vertagt.

In der Konferenz vom 18. Dezember hat der Zentralverband der Transportarbeiter durch den Mund seines Vertreters, Brautigam, das Ansinnen der Unternehmer auf Verlängerung der Arbeitszeit mit allem Nachdruck zurückgewiesen. Er konnte hierbei auch im Namen der römisch-katholischen und der christlichen Arbeiterorganisation sprechen. Die syndikalistische Organisation beteiligt sich seit langem nicht mehr an derartigen Beratungen.

Die Frage der Verlängerung der Arbeitszeit wurde von allen Gesichtspunkten aus ausführlich erörtert.

Von den Unternehmern wurde dabei hervorgehoben, daß die unständigen Arbeiter, auch wenn die 50stündige Arbeitswoche als Maximum möglich ist, dennoch niemals eine 50stündige Arbeitswoche erhalten könnten, so wenig wie sie jetzt 45 Stunden pro Woche arbeiten. Unsererseits wurde demgegenüber eingewendet, daß alle ständigen Arbeiter eine 50stündige Arbeitswoche haben würden, abgesehen davon, daß die Regelung, die hinsichtlich der maschinellen Verladearbeit vorgeschlagen wurde, als geradezu entsetzlich zu bezeichnen ist.

Das Hauptargument, das von unserer Seite ins Treffen geführt wurde, war, daß, wenn wir derartigen Regelungen zustimmen, damit der Angriff auf den Achtstundentag und die 48stündige Arbeitswoche für die Arbeiter Hollands und die Transportarbeiter aller übrigen Nationen in Europa als gelungen zu betrachten wäre.

Demgegenüber behaupteten die Arbeitgeber, daß in Antwerpen neben dem Achtstundentag regelmäßig Überarbeit eingeführt ist, daß von einem Vorhandensein des Achtstundentages für die Hafenarbeiter in deutschen Häfen keine Rede sein könne und daß, was England betrifft, namentlich in den Häfen an der Tyne, regelmäßig zehn Stunden gearbeitet wird.

Das Resultat der Konferenz war, daß die Arbeiter durch ihren Vertreter Brautigam sich bereit erklärten, die Vorschläge der Unternehmer zu überprüfen, daß jedoch höchstens eine Arbeitswoche von 47½ Stunden angenommen werden könne, d. h. 8½ Stunden Tag- und 8½ Stunden Nacharbeit für die fünf Wochentage und eine fünfständige Arbeitszeit für den Samstag.

Nachdem die Unternehmer die Erklärung abgegeben hatten, daß sie die Sache noch näher erwägen müßten, wurde die Konferenz auf Samstag, den 23. Dezember, vertagt.

Über die endgültige Entscheidung soll noch näher berichtet werden.

Beendigung des Streiks der Dockarbeiter in Antwerpen

Der Streik der Erz-Schauer in Antwerpen ist beendet worden.

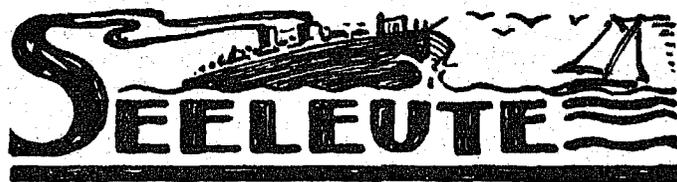
Unsere Kameraden erwirkten eine Lohnerhöhung von 2 Frs. pro Tag.

In den nächsten sechs Monaten wird die Möglichkeit der Bezahlung von Stücklöhnen in Erwägung gezogen werden.

Einem unmittelbar vor der Drucklegung dieser Nummer in der Presse erschienenen Bericht zufolge ist im Hafen von Antwerpen im Zusammenhang mit Forderungen auf Lohnerhöhung ein Generalstreik ausgebrochen. Wir hoffen, in der nächsten Nummer nähere Einzelheiten über den Konflikt mitteilen zu können.

Namensänderung des Deutschen Transportarbeiterverbandes.

Ab 1. Januar 1923 lautet der Name des Deutschen Transportarbeiterverbandes „Deutscher Verkehrsbund“. Die Adresse bleibt dieselbe: Berlin SO. 16, Michaelkirchplatz 1.



Spezialkongreß für Seeleute.

Gemäß dem Wiener Kongreßbeschuß findet in der zweiten Maiwoche 1923 in London ein Spezialkongreß für die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossene internationale Gruppe der Seeleute statt.

Auf diesem Kongreß werden eine Reihe von wichtigen, die Lage der Seeleute betreffenden Fragen, nationaler wie internationaler Art, zur Behandlung gelangen.

Gleichzeitig soll, ebenfalls auf Grund des Wiener Kongreßbeschlusses, die Ernennung eines besoldeten Sekretärs für die angeschlossene internationale Gruppe der Seeleute vorgenommen werden. Den betreffenden Organisationen ist bereits ein Zirkular mit näherer Mitteilung betreffend diesen Kongreß zugegangen.

Das Datum wurde absichtlich so gewählt, daß den angeschlossenen Verbänden genügend Zeit zur Vorbereitung bleibt. Wir rechnen daher darauf, daß alle Organisationen sich bemühen werden, um auf dem Kongreß vertreten zu sein.

Es ist wichtige Arbeit zu leisten!

Amalgamated Marine Workers' Union. (Allgemeiner Verband der Seeleute.)

In einer am 12. und 13. Oktober 1922 in London abgehaltenen Sitzung des Generalrats dieser Organisation wurden folgende Resolutionen angenommen:
48-Stundenwoche.

Der Generalrat protestiert energisch gegen das Vorgehen der Regierung, welche sich weigert, die Bestimmungen der Konvention über die 48-Stundenwoche, welcher ihre eigenen Vertreter und das Internationale Arbeitsamt im Oktober 1919 in Washington zustimmten, durchzuführen. Er verlangt, daß der Gesetzentwurf über die Arbeitszeit (1921) beim Zusammentritt des Parlaments sofort behandelt werde.

Internationale Vereinheitlichung der Löhne.

Der Generalrat ist der Ansicht, daß die Zeit für die Annahme eines einheitlichen Lohnsatzes für alle auf den Handelsmarinen der ganzen Welt beschäftigten Seeleute gekommen ist und die Seeleuteabteilung der I. T. F. aufgefordert werden soll, sich mit diesem Problem sobald als möglich zu befassen.

Bemannungsskala.

Der Generalrat ist der Ansicht, daß die Zeit gekommen ist, um eine internationale Bemannungsskala in Erwägung zu ziehen und einzuführen. Die Seeleutesektion der I. T. F. soll eingeladen werden, sich mit diesem Problem sobald als möglich zu befassen.

Die rachsüchtigen Kapitalisten.

Die französischen Seeleute haben den Anschlag auf den Achtstundentag mit dem Mut und der Begeisterung geführt, die sie in allen ihren Aktionen an den Tag legen.

Sie waren die unterlegene Partei, und dazu trug die Tatsache bei, daß die Föderation Havelock Wilsons, der die französischen Seeleute noch angeschlossen waren, *im voraus* feststellte, daß sie sich am Konflikt nicht beteilige und anderen als finanziellen Beistand ablehne.

Die Arbeitgeber waren siegreich.

Und nun rächen sie sich.

Nach Schluß des Streiks blieben mehr als 2500 unserer Kameraden auf dem Pflaster. Unter diesen Arbeitslosen befinden sich viele alte erfahrene Leute.

Die Reeder stellten Listen mit den Namen derjenigen Seeleute auf, die nicht mehr eingestellt werden sollen. Diese Listen wurden den Kapitänen, Maschinisten und anderen Offizieren mitgeteilt.

In welcher Weise diese Maßregeln durchgeführt werden, geht aus folgenden Ausführungen hervor:

Am 7. Dezember 1922 geriet in der Reederei von Marseille ein Schiff während eines heftigen Sturmes in Seenot.

Mehrere Versuche, dieses Schiff in das Innere des Hafens zu bringen, waren mißglückt.

Zahlreiche Augenzeugen, die vom Strand aus den Vorgang verfolgten, glaubten bereits, daß das Schiff das gleiche Los treffen werde wie einen vor kurzem unter den gleichen Umständen an dieser Stelle untergegangenen Dampfer.

In diesem Augenblick versuchten eine Anzahl unserer Kameraden unter der persönlichen Leitung Rivellis, mit Hilfe einer Fischerbarke die Besatzung des Schiffes zu retten.

Unter Einsetzung aller Kräfte und unter Todesgefahr gelang es unsern tapferen Kameraden, die Seeleute zu retten.

Als sie wieder an Land gingen, wurden sie von allen Zuschauern beglückwünscht, besonders auch von den anwesenden Vertretern der Behörden, unter denen sich ein Admiral, der Bürgermeister der Stadt, der Hafenkapitän usw. befanden.

Doch als einer dieser gefeierten Helden sich nach einigen Tagen anmeldete, um als Heizer auf einem ausfahrenden Schiff Dienst zu nehmen, wurde sein Arbeitsangebot abgewiesen, weil er von dem in Frage kommenden Unternehmer als „unerwünscht“ bezeichnet wurde und während des Konfliktes eine zu aktive Rolle gespielt hatte.

Daß die öffentliche Meinung den Unternehmern, die ihre Rücksicht über alles stellen, nicht gerade günstig gesinnt ist, liegt auf der Hand.

Die Sammlung, die zugunsten des betroffenen Seemannes von einem Blatt eingeleitet wurde, zeitigte eine schöne Summe.

Doch es sind noch andere Maßnahmen nötig, um dem unwürdigen Auftreten der Reeder in Marseille zu begegnen.

Hoffen wir, daß die Zeit dafür bald kommt.