



# 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 186 SÜD

EPOSTFACH 996  
AMSTERDAM.

NUMMER 2

AMSTERDAM, DEN 15. JANUAR 1923

Inhalt: *Allgemeines*: Zur Beachtung! — Seeleutekongreß. — Unser Bulletin. — Beitrittsgesuch. — Krieg gegen Krieg und Militarismus. — „Warum Krieg?“ — *Eisenbahner*: Sozialpolitische Errungenschaften auf den österreichischen Eisenbahnen. — Niedrige Löhne bei den ungarischen elektrischen Bahnen und den Eisenbahnen. — Eine neue Pensionsregelung in Holland. — *Transportarbeiter*: Schiffsahrtsziffern. — Spanien. — Beendigung des Streiks im Antwerpener Hafen. — *Seeleute*: Norwegen.

## ALLGEMEINES

### Zur Beachtung!

Alle Briefe, Zeitungen sowie sonstige Drucksachen sind an die nachfolgende Adresse zu senden:

I. T. F.

Postfach 996

AMSTERDAM (Holland)

### Seeleutekongreß.

Von verschiedenen Seeleuteorganisationen langte bereits die Nachricht ein, daß sie an dem für die zweite Maihälfte angesetzten Internationalen Seeleutekongreß teilnehmen werden.

### Unser Bulletin.

Wie unsere Leser bemerkt haben werden, ist das in neuer Gestalt erschienene Bulletin um 10 bis 12 Tage zu spät erschienen. Für diesmal wird sich noch eine Verzögerung von 5 bis 6 Tagen ergeben, doch hoffen wir, die darauf folgende Nummer pünktlich versenden zu können.

An die Hauptvorstände der angeschlossenen Organisationen richten wir hiermit das dringende Ersuchen:

Leht uns Eure Unterstützung, um unser Bulletin wertvoll und aktuell zu gestalten! Bestimmt eine Vertrauensperson, die uns regelmäßig über die Aktionen und wichtigen Vorkommnisse in Eurem Lande berichtet! Wer an uns Ansprüche stellt, möge auch die eigenen Verpflichtungen erfüllen.

### Beitrittsgesuch.

Die « Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux » (Zentralverband der Tramangestellten), mit Hauptsitz in Brüssel meldete sich zum Beitritt zur I. T. F. an.

Wir heißen die belgischen Kameraden in unseren Reihen herzlich willkommen.

### Krieg gegen Krieg und Militarismus.

Die Besetzung des Ruhrgebietes.

Montag, den 15., und Dienstag, den 16. Januar trat in Amsterdam das vom Internationalen Gewerkschaftskongreß in Rom eingesetzte Komitee für die Aktion gegen Krieg und Militarismus zusammen, um auf der Grundlage der im Dezember im Haag auf dem Weltfriedenskongreß angenommenen Gewerkschafts-Resolution die für eine wirksame Bekämpfung des Militarismus und der Kriegsgefahr notwendige Organisation zu schaffen und entsprechende Maßnahmen zu treffen.

Die I. T. F. war vertreten durch die Mitglieder des Exekutivkomitees Robert Williams, Joh. Döring, Edo Fimmen und N. Nathans (Bidegaray war durch organisatorische Arbeiten in Nordafrika verhindert, zu erscheinen); die Sitzung stand unter Leitung des Sekretärs des I. G. B. Edo Fimmen. Ausser dem Büro des I. G. B. und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation waren auch die beiden anderen Organisationen, die dem Aktionskomitee angehören, nämlich der Internationale Bergarbeiterbund und der Internationale Metallarbeiterbund durch größere Delegationen vertreten.

Ein namens des Internationalen Gewerkschaftsbundes vorgelegtes Programm über die Organisation, Aktion und Propaganda gegen den Krieg fand allseitige Zustimmung. Im Namen der drei vertretenen Internationalen Berufssekretariate wurde die größtmögliche aktive Unterstützung und Mitwirkung zugesagt.

Es wurde ein kleines Komitee ernannt, in das für die I. T. F. Robert Williams als Vertreter gewählt wurde und das mit der weiteren Ausarbeitung und Durchführung der vorbereitenden Maßnahmen und Organisation betraut wurde und dessen Mitglieder in fortwährendem Kontakt miteinander bleiben werden.

Gleichzeitig wurde auch über die durch die militärische Besetzung des Ruhrgebietes geschaffene Lage beraten. Obwohl anerkannt wurde, daß eine gegen die Besetzung gerichtete wirkungsvolle Aktion seitens der Arbeiter einerseits infolge der bestehenden Uneinigkeit, andererseits infolge der nationalistischen

Propaganda außerordentlich erschwert wird, erklärten die Vertreter der Bergarbeiter, Transportarbeiter und Metallarbeiter, jede Aktion des Internationalen Gewerkschaftsbundes mit aller Energie unterstützen zu wollen.

Eine Konferenz der unserer Föderation angeschlossenen Transportarbeiter- und Eisenbahner-Organisationen wurde für die allernächste Zeit einberufen.

Wir hoffen, demnächst entweder im „Bulletin“ oder direkt an die Organisationen über die Resultate berichten zu können.

### „Warum Krieg?“

Mit welch trügerischen Parolen und falschen Behauptungen die Arbeitermassen während des Weltkrieges zur Teilnahme an der Menschenschlächtereie aufgemuntert wurden, wissen wir noch alle.

Es ging um „Recht“ und „Wahrheit“,  
um den Schutz der kleinen Nationen,  
um das Selbstbestimmungsrecht der Völker usw.

Wie man damit die Völker betrog, hat sich seither herausgestellt.

Eine kurze und doch erschöpfende Darstellung der wahren Kriegsursachen und Kriegsziele finden wir in *Fred C. Howes* Buch „Why War“ (Warum Krieg), herausgegeben 1916 von Scribner's Sons, New York. Im Vorwort schreibt der Verfasser, der kein Sozialist, aber nichtdestoweniger ein ehrlicher Forscher ist, u. a. folgendes:

„Wenn die Geschichte des Krieges geschrieben werden wird, wird sich zeigen, daß die Ursachen eher in den diplomatischen Siegen und den dadurch auf der anderen Seite entstandenen Rachegefühlen in der Frage von Marokko und der Türkei zu suchen sind als in den Folgen des Mordes des Erzherzogs Ferdinand; eher in den gegenseitigen Erfolgen und Konzessionen der britischen, französischen und deutschen Hochfinanz als im Ehrgeiz des Kaisers und des Zaren. Die Ursachen liegen im Kampfe um die Ausbeutung der schwächeren Völker, von denen in den letzten 30 Jahren nicht weniger als 140 000 000 Seelen, die auf einem Gebiet von 10 Millionen Quadratmeilen leben, unter die Herrschaft Großbritanniens, Frankreichs oder Deutschlands gefallen sind.

Diese Konflikte wurden auf einer gewaltigen Basis geführt. Sie führten zur Vernichtung der Freiheit vieler Völker, zur Gründung von Kolonien und Protektoraten, zur Politik der geschlossenen Türen, zum Abschluß des Mittelländischen Meeres, zur Beeinträchtigung der Freiheit des Handels und des Verkehrs. Sie erzeugten unzählige Gerüchte, Verdächtigungen, Haß, Vermehrung der Rüstungen zum Schutz des persönlichen Eigentums; sie zeitigten diplomatische Intriguen und militärische Machtdemonstrationen, die einen Konflikt von privaten Gruppen in einen Völkerkonflikt verwandelten.

Hinter dieser Gruppe von Finanzleuten und Konzessionsjägern findet man die Auswärtigen Ämter und die Diplomatie, die Herren des Krieges und die herrschenden Klassen. Sie machten mit den Munitionsfabrikanten und den Magnaten des Handels gemeinsame Sache. Diese Klassen haben einen großen Teil der Presse in den Händen oder kontrollieren sie. Sie beeinflussen die öffentliche Meinung. Sie kontrollieren die politischen Bewegungen. Sie herrschen! . . .

Europäische Kapitalisten, die Übergewinne in profitablen Monopol-Industrien anlegen wollen, suchen sich in allen Teilen der Welt festzusetzen. Sie geraten mit anderen Kapitalisten, die nach dem gleichen Ziele streben, in Interessengegensätze. Um ihre Kapitalanlagen zu schützen und ihre Anleihen und Konzessionen zu sichern, verlangen die finanziell Interessierten eine Stärkung von Heer und Marine. Die Auswärtigen Ämter und Regierungen werden in die Konflikte verwickelt. Allgemeine Unsicherheit und diplomatische Verwicklungen zeitigen zuletzt einen Krieg. Dieser wird als einzige Möglichkeit der Beilegung des Konfliktes betrachtet.“



### Sozialpolitische Errungenschaften auf den österreichischen Eisenbahnen.

#### Die Personalvertretungen.

(F. L.) Mit der politischen Neugestaltung nach dem Umsturz hat sich in Deutschösterreich ein tief einschneidender Wandel in der gesamten sozialen Gesetzgebung vollzogen, der besonders die Rechtsverhältnisse der Eisenbahner gründlich verändert hat.

Vor allem war es die gleich nach der staatlichen Neuordnung eingeführte Personalvertretung, die für die Mitwirkung der Bediensteten und Arbeiter in allen Fragen des Dienstes eine für die Sozialpolitik im Verkehrswesen vorbildliche Leistung geworden ist, weil damit gleichsam der Weg zu einer neuen Rechtsbildung im Dienst- und Arbeitsverhältnis der Verkehrsangestellten beschritten worden ist.

Entscheidend für die Schaffung dieser neuen Institution war vor allem der Grundgedanke, daß in einem wirklich demokratischen Staatswesen auch das Dienstverhältnis der öffentlichen Angestellten einer gründlichen Reform unterzogen werden muß, weil die bisherige hierarchische Gliederung der bedingungslosen Über- und Unterordnung allzusehr den autokratischen Herrschaftscharakter besitzt und sich mit dem Geist der neueren Verfassungsgesetze im schroffen Widerspruch befindet. Der Zweck und der Aufgabenkreis der Personalvertretungen wurde daher im § 1 des Gesetzes im folgenden Wortlaut klar umschrieben:

„Zur Wahrung der Interessen des Personals sind alle Personalangelegenheiten, die das gesamte Personal oder einzelne Kategorien betreffen, und ferner alle Dienst- und Verdienstanangelegenheiten, die einzelne Bedienstete betreffen, jedoch den Charakter grundsätzlicher Verfügungen tragen, nur in gegenseitigem Einvernehmen zwischen den die Verfügung erlassenden Dienststellen und der vom Personal auf Grund dieses Gesetzes gewählten Vertretung zu regeln.“

Diese Vertretung des Personals gliedert sich zunächst in folgende drei Sektionen: Sektion für Beamte, einschließlich der Beamtenaspiranten, Volontäre, Prioristen, Honorarbeamten sowie Offiziantinnen, Kanzlistinnen und Manipulantinnen; Sektion für Unterbeamte und Diener, einschließlich der Aushilfsbeamten und Aushilfsdiener, und in die Sektion für Arbeiter, zu denen auch alle nur zur Aushilfe Beschäftigten gerechnet werden.

Diese Sektionen zerfallen wieder in Untergruppen, für die das Gesetz die Wahl von Vertrauensmännern vorschreibt, aus denen dann für die folgenden Personalgruppen Vertrauensmänner-Ausschüsse zu billigen sind: Für das Ministerium für Verkehrswesen einschließlich der Generalinspektion und das Elektrifizierungsamt, für das Hauptwagenamt, für das Tariferrstellungs- und Abrechnungsbüro, ferner für jede Staatsbahndirektion einschließlich der Exekutivdienststellen und für die Dienststelle der Exekutiven.

Bei all den genannten Ämtern und Dienststellen ist für jede Dienstgruppe oder deren Untergruppen bei einer Anzahl von 20 bis einschließlich 50 Beschäftigten je ein Vertrauensmann, von 51 bis einschließlich 100 sind je zwei und für jedes angefangene weitere 100 um einen Vertrauensmann mehr bis höchstens 12 Mitglieder und dieselbe Anzahl Ersatzmänner zu wählen.

An der Spitze dieser Einrichtung steht dann der Zentralpersonalausschuß, der am Sitze des Ministeriums für Verkehrswesen zu errichten ist, in den die einzelnen Sektionsgruppen ihre Vertreter zu entsenden haben und den in § 10 des Gesetzes eine außerordentlich weite Befugnis übertragen ist. Danach müssen nämlich alle das Personal betreffenden Erlässe und Verfügungen allgemeiner Natur vor deren Herausgabe dem Zentralausschuß vorgelegt werden, und es hat, falls sich das Verkehrsministerium mit dem Zentralausschuß über die etwa strittigen Fragen nicht einigen kann, der Kabinettsrat oder der Verkehrsausschuß der Nationalversammlung darüber endgültig zu entscheiden. Über minder wichtige Personalangelegenheiten ist für den Fall ihrer besonderen Dringlichkeit im Gesetz auch ein sogenanntes abgekürztes Verfahren vorgesehen, in dem im § 11 dem Vorsitzenden des Ausschusses das Recht eingeräumt wird, durch kurzes Einvernehmen mit dem Vorstand der in Betracht kommenden Dienststelle die strittige Angelegenheit zu regeln, die dann nachträglich der nächsten Sitzung des Ausschusses zu unterbreiten ist.

Dies ist eine zweifellos für das Personal wichtige und vom Geiste einer modernen Rechtsauffassung erfüllte Bestimmung. Denn sie räumt mit dem veralteten langwierigen und zumeist mit wenig Aussicht auf Erfolg für den Bediensteten verbundenen Dienstweg radikal und endgültig auf.

Wichtig ist natürlich auch, daß die Mitglieder der Ausschüsse über Äußerungen und Handlungen, die in Ausübung ihrer Funktion geschehen sind, höchstens nur auf Grund der allgemeinen Gesetze und daher keineswegs etwa nach irgendwelchen Disziplinarvorschriften belangt werden können.

Schon diese wenigen grundsätzlichen Bestimmungen, nach denen die Personalvertretungen errichtet worden sind, beweisen, daß damit der rechtliche Charakter des Dienst- und Arbeitsverhältnisses auf den Eisenbahnen den modernen Rechtsverhältnissen, wie es mit der staatlichen Neuordnung geschaffen wurde, dem Geiste nach angepaßt worden ist.

Der Verkehrsbedienstete ist damit auch im Dienste ein freier Bürger geworden, und die bis dahin in Kraft stehenden Disziplinarvorschriften, aus denen eine Art von mittelalterlichem Inquisitionshauch wehte, haben ihre Wirksamkeit vollständig verloren.

In den drei Jahren ihrer Wirksamkeit hat sich die Personalvertretung bei vielfachen und wiederholten Anlässen praktisch ganz ausgezeichnet bewährt, da nicht nur eine Menge von persönlichen Angelegenheiten im Interesse der betroffenen Bediensteten glatt erledigt worden sind, sondern auch, was weit wichtiger ist, eine Reihe von Konflikten und Streitfragen prinzipieller Natur ohne besondere Reibungen friedlich beigelegt werden konnten.

Besonders nützliche Arbeit leistete die neue Institution bei der Vorbereitung und Durchberatung neuer Gesetze, wie es z. B. das letzte Besoldungsgesetz war, das erst nachdem die Wünsche der Personalvertretungen gehört worden sind, von der Nationalversammlung erledigt worden ist. Auch das jüngste Gesetz über den Beamtenabbau, das von der Nationalversammlung beschlossen wurde, trägt dieser Reform Rechnung und enthält die ausdrückliche Bestimmung, daß der Abbau von Angestellten nur im Einvernehmen mit den Personalvertretungen vorgenommen werden darf, so daß auf diese Art eine gewisse Vorsorge besteht, daß bei dieser notwendigen Maßnahme die Interessen des Personals entsprechend gewahrt werden können.

Es braucht wohl nicht erst hervorgehoben zu werden, daß diese neue sozialpolitische Einrichtung von kapitalistischer Seite vielfach angefeindet und gegen sie der Vorwurf erhoben worden ist, daß sie sich neben der wirklichen Staatsregierung zu einer Art Nebenregierung entwickelt hat. Es steht aber über allem Zweifel fest, daß gerade diese Einrichtung es bewirkt hat, daß manche sozialen Kämpfe vermieden und damit

dem Staate und der Volkswirtschaft größere Erschütterungen erspart geblieben sind. Der Übergang vom alten Obrigkeitsstaat zur modernen demokratischen Verfassung hat sich auf Grund dieser Einrichtung auch auf den Eisenbahnen glatt vollzogen, da damit alle Ansätze zu einem neuen vom Geiste der Zeit erfüllten Eisenbahnrecht geschaffen worden sind.

## Niedrige Löhne bei den ungarischen elektrischen Bahnen und Eisenbahnen.

Nicht nur durch die entsetzlichen politischen Zustände wird den ungarischen Transport- und Verkehrsarbeitern das Leben verbittert, sondern auch durch die schlechten Lohnverhältnisse.

Die Löhne werden nach Belieben vom Handelsminister geregelt und bleiben hinter den Löhnen derjenigen Arbeiter weit zurück, denen es gestattet ist, sich zu organisieren.

### Grundstundenlohn.

Nach der neuesten Regelung erhalten die Werkstättenarbeiter folgende Löhne:

Facharbeiter	12,80—25,40 Kr.
Gelernte Arbeiter 1. Klasse	11,60—21,80 Kr.
Gelernte Arbeiter 2. Klasse	8,10—13,20 Kr.
Übrige männliche Arbeiter	8,50—11,50 Kr.
Arbeiterinnen	4,90—8,10 Kr.

Die anderten bei den Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter erhalten nach zehnjährigem Dienste:

Gelernte Arbeiter	9,60 Kr.
Arbeiter 1. Klasse	7,50 Kr.
Arbeiter 2. Klasse	6,90 Kr.
Arbeiterinnen	4,50—4,80 Kr.

Zu diesen Löhnen wird eine Teuerungszulage verliehen von

12,60 Kr. an gelernte Arbeiter.
10,40 Kr. an Arbeiter 1. und 2. Klasse.
8,60 Kr. an Arbeiterinnen.

Diese Löhne bedeuten, daß die Arbeiter im Durchschnitt einen Stundenlohn von ca. 15 bis 30 Kr. und einen Tagelohn von ca. 150 bis 300 Kr. erhalten. Heute kostet ein Kilogramm Brot 132 bis 150 Kr.; also reichen diese Löhne für die Anschaffung der wichtigsten zum Leben notwendigen Lebensmittel noch längst nicht aus!

Die vor kurzem zustandegekommene Neuregelung brachte eine Lohnerhöhung von 25%, während die Löhne der anderen Arbeiterkategorien um 100 bis 150% erhöht wurden.

Nach der Rätediktatur wurden viele Hunderte von Angestellten bei den elektrischen Bahnen unter dem Vorwand, daß sie Kommunisten seien, entlassen. Mehrere hunderte wurden gemäßigert, und etwa 500 bis 600 Angestellte, die sich unter der Diktatur in keiner Weise exponiert hatten, jedoch dem heutigen Regime nicht gefielen, wurden trotz ihrer vollständigen Arbeitsfähigkeit zwangsweise pensioniert. Nach 25- bis 30jährigem schweren Dienste erhielten sie eine unerhört niedrige Pension. Es gab unter ihnen Leute, die monatlich 1200 Kronen, d. h. den Wert von 8 Kilogramm Brot bekamen. Sie wurden gezwungen, Dienstkleidung, Mütze und Schuhe abzugeben. Nur nach vielen Bemühungen hat man denen, die nichts anderes besaßen, erlaubt, die Kleidung zu behalten. Aber die Begünstigungskarten für Mehl und Brot wurden ihnen verweigert.

Diese zwangsweise Pensionierten haben jetzt zur Besserung ihrer Lage Schritte unternommen. Sie verlangten entweder ordnungsmäßige Pensionierung oder eine Wiedereinstellung in ihre alte Stellung. Die Antwort darauf war, die elektrischen Bahnen seien verkauft und die Erledigung dieser Angelegenheit sei Sache der neuen Direktion. Es muß jetzt abgewartet werden, ob die neue Direktion den berechtigten Forderungen dieser schwer betroffenen Arbeiter nachkommen wird.

### Eine neue Pensionsregelung in Holland.

Als eines der Resultate der kürzlich geführten Aktion, über die auch an dieser Stelle berichtet wurde, ist die neue Pensionsregelung zu melden, deren hauptsächlichste Bestimmungen wir hier folgen lassen.

Das Eisenbahnpersonal hat Anspruch auf eine Alterspension nach einer Dienstzeit von sieben Jahren:

a) Vom 65. Lebensjahre an; Personal, das vor 1911 bei der Holländischen Eisenbahngesellschaft, einer der beiden nunmehr fusionierten Gesellschaften, bedienstet war, vom 60. Lebensjahre an.

b) Vom 55. Lebensjahre an, wenn der Bedienstete mindestens zehn Jahre auf einem der vom Minister noch näher zu bezeichnenden Posten gearbeitet hat, der entweder besondere Anstrengungen erfordert oder in vorgeschrittenem Alter nicht mehr bekleidet werden kann. (Die Bezeichnung dieser Art Arbeiten ist noch ausständig.)

c) Wenn der Bedienstete infolge von Krankheit oder Gebrechen als arbeitsunfähig erklärt wird (Invaliditätsrente).

d) Wenn der Bedienstete infolge von Krankheit oder Gebrechen, die direkt in Ausübung seiner Arbeit entstanden sind, als arbeitsunfähig erklärt wird (erhöhte Invaliditätsrente).

Die Pension beträgt für jedes Dienstjahr 2% des während der letzten drei Jahre erhaltenen Durchschnittslohnes. Die kleinste Pension beträgt 30%, die höchste Pension 70%; der Maximumbetrag 4000 Gulden.

Die erhöhte Invaliditätsrente beträgt 70% des jährlichen Durchschnitts der während der drei letzten Jahre erhaltenen Lohnsumme.

### Witwen- und Waisenspension.

Die Witwenpension beträgt 50% der ersten 2000 Gulden und 40% vom übrigen Betrag der Pensionsgrundlage des verstorbenen Ehegatten.

Das Waisengeld beträgt für jedes Kind 10% von dem der Mutter vererbten Pensionsbetrage; 20%, wenn die Mutter keine Pension erhält.

Die Mindestpension beträgt 50% der ersten 2000 Gulden und 40% der übrigen während der letzten drei Jahre verdienten Lohnsumme. Die höchste Pension wird auf der Pensionsgrundlage von 3000 Gulden berechnet, aber kann für Witwe und Waisen zusammen nicht mehr betragen als 80% dieser Grundlage.

Eisenbahnangestellte, die nicht auf eigenes Ansuchen nach mehr als sieben Dienstjahren entlassen oder auf eigenes Ansuchen nach einer Dienstzeit von 15 Jahren entlassen werden, behalten ihren Pensionsanspruch vom 65. Lebensjahre an oder früher im Falle von Krankheit und wenn sie für die zuletzt verrichtete Arbeit als untauglich erklärt werden.

Das Personal hat zum Pensionsfonds 8½% vom Lohne beizutragen.

Diese Beitragsleistung, die ab 1. Januar 1923 zu zahlen ist, bedeutet gegen früher die Verschlechterung, über die wir bereits kurz berichtet haben, da das Personal seit den letzten Jahren keine Beiträge mehr für die Pensionskasse zu entrichten hatte.



### Schiffahrtsziffern.

Hamburg—Antwerpen—Rotterdam—Kopenhagen.

Die Schiffahrtsziffern der Häfen Hamburg, Antwerpen, Rotterdam und Kopenhagen stellen sich wie folgt:

Hamburg		Antwerpen	
Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1922 =	10 838 13 005 089	8 323	12 775 955
1921 =	8 843 9 572 821	8 076	11 033 125
+ 1 995 + 3 432 268		+ 247 + 1 742 830	

Rotterdam		Kopenhagen	
Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1922 =	8 418 12 262 694	11 911	3 900 000
1921 =	8 060 10 865 126	10 663	3 500 000
+ 348 + 1 397 568		+ 1 248 + 400 000	

### Spanien.

In unserem Bulletin vom 15. Dezember 1922 teilten wir mit, daß das Exekutivkomitee der Chauffeur-Organisation „Velocidad“ die Beschlüsse des Kongresses des spanischen Gewerkschaftsbundes angenommen habe, denzufolge sich dieser Verband mit dem Zentralverband der Kutscher Madrids zusammenschließen soll.

Am 14. Dezember wurde das Vorgehen des Exekutivkomitees in einer außerordentlichen Generalversammlung gutgeheißen, und es wurde ein mit der Ausführung der Beschlüsse zu betrautes Exekutivkomitee eingesetzt.

Angesichts der Tatsache, daß der Verband der Chauffeurs zur Kutscher-Organisation während der letzten Jahre in starkem Gegensatz stand, sind einige diesem Komitee erteilte Weisungen erwähnenswert.

Um der gemeinsamen Sache der Herstellung der Einheit zu dienen und zu verhindern, daß die Verhandlungen durch persönliche Gegensätze beeinträchtigt werden, werden die Mitglieder aufgefordert, keine Meinungsverschiedenheiten zu erörtern, jegliche Beleidigung zu ignorieren, aller Feindschaft ein Ende zu setzen, alle Gegensätze aus dem Wege zu schaffen, alle Rankünen zu vermeiden, auf falsche Anschuldigungen nicht zu antworten und nur Dinge zu behandeln, die dem Zusammenschluß der beiden Organisationen auf Grund der vom Kongreß des Gewerkschaftsbundes vorgeschlagenen Bedingungen dienen.

Ein wenig mehr von dieser Großzügigkeit, und die Einheitsfront wird eine vollendete Tatsache.

### Beendigung des Streiks im Antwerpener Hafen.

Der Konflikt im Hafenbetrieb ist beigelegt worden. Der Lohn ist für Arbeiter, die 20 Franken verdienten, auf 22 Franken gebracht, während der Lohn derjenigen, die bereits 22 Franken erhielten, auf 23 und 24 Franken erhöht worden ist. Die Kohlenarbeiter bekommen 28 Franken anstatt 26. Die getroffene Vereinbarung hat rückwirkende Kraft von Mittwoch, dem 10. Januar an.

In der nächsten Nummer hoffen wir eine ausführliche Übersicht über den Verlauf des Konfliktes geben zu können. Wir haben unseren Belgischen Transportarbeiterverband gebeten, uns diesen Bericht zuzusenden, aber bei Redaktionsschluß war der Bericht noch nicht in unserem Besitz.





## Norwegen.

### Die Kündigung des Kollektivvertrages seitens der Schiffseigentümer.

Wie wir bereits in der vorigen Nummer unseres Mitteilungsblattes meldeten, haben die Reeder ihren Kontrakt mit dem norwegischen Seeleuteverband, der auf Grund einer Entscheidung des obligatorischen Schiedsgerichtes am 15. Januar 1923 abließ, gekündigt.

Die norwegischen Reeder wollen nicht mehr und nicht weniger als die Gewerkschaftsorganisation vernichten.

Die Schiffsvereiner („Reederbund“) ließ ein Rundschreiben verbreiten, in dem den Arbeitern geraten wird, einen Vertrag zu akzeptieren, in dem eine 20-prozentige Lohnherabsetzung und die Arbeitsannahme für eine Minderfrist von drei Monaten gefordert wird. Auf diese Weise trachten die Unternehmer den Kollektivvertrag zu beseitigen und persönliche Abkommen abzuschließen, um einen Konflikt zu vermeiden, der möglicherweise dem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt werden könnte.

Der norwegische Matrosen- und Heizerverband empfiehlt seinen Mitgliedern, auf persönliche Vereinbarungen nicht einzugehen.

Die norwegischen Reeder haben sich kürzlich der „International Shipping Federation“ angeschlossen, um ihre Position zu stärken. Dieses Vorgehen muß für alle Transportarbeitergruppen, die bisher noch außerhalb der I. T. F. standen, ein Weckruf sein, sich ebenfalls ihrer Internationale anzuschließen.

\* \* \*

Im Anschluß an obenstehende Notiz können wir die erfreuliche Tatsache feststellen, daß unser Deutscher Verkehrsbund (Reichsabteilung Seeleute) nachstehenden Aufruf an seine Mitglieder und an alle Seeleute erlassen hat:

*Achtung! Seeleute! Achtung!*

Den norwegischen Seeleuten ist der Tarif, der die Heuer für das Decks-, Maschinen- und Bedienungspersonal regelt, zum 15. Januar 1923 von den Redern gekündigt worden. Die Reeder wollen die Heuer unserer dortigen Kollegen noch mehr herabdrücken, obwohl dieselben heute schon nicht ausreichen, sich und ihre Familie auskömmlich zu ernähren. Die Reeder haben Anweisung gegeben, die Mannschaften noch bis zum 15. Januar für die tariflichen Sätze zu mustern.

*Nach dem 15. Januar 1923 soll die Heuer herabgesetzt werden; die Reeder handeln scheinbar nach ganz bestimmten internationalen Abmachungen. Nach dem Vorstoß der holländischen Reeder folgen die norwegischen und schwedischen.*

Kollegen, der Kampf der norwegischen Seeleute ist auch euer Kampf! Keiner werde zum Verräter! Keiner lasse sich von der Valuta betören! Setzen wir der Einheitsfront des internationalen Reederkapitals die Einheitsfront der internationalen Seeleute entgegen.

Wir erwarten, daß alle deutschen Seeleute, gleichwohl ob Decks-, Maschinen- oder Bedienungspersonal, Solidarität üben und ihren norwegischen Kollegen nicht in den Rücken fallen werden.

Es steht zu erwarten, daß auch die norwegischen technischen und nautischen Schiffsoffiziere in den Kampf einbezogen werden. An den deutschen technischen und nautischen Schiffsoffizieren wird es liegen, ihren norwegischen Kollegen gegenüber Solidarität zu wahren.

### *Hoch die internationale Solidarität!*

Alle sich auf den Kampf der norwegischen Seeleute beziehenden Anfragen sind an die unterzeichneten Verbände zu richten:

Norsk Matros og Fyrbøterunion,

A. Beyes, Hamburg 9, Rothesoodstr. 8, Tel: Merkur 381,  
Deutscher Verkehrsbund, Reichsabteilung Seeleute.

Dieses Vorgehen wird die Aktion unserer norwegischen Genossen gegen die Herabsetzung der Löhne in nicht geringem Maße fördern.

\* \* \*

### Gesetzvorschlag betr. das Mitbestimmungsrecht der Seeleute.

Am 6. Dezember 1919 wurde auf Grund eines königlichen Dekrets eine Kommission eingesetzt, die nächst Erhebungen allgemeiner Art über die Vorteile und die Möglichkeit der Einführung des Mitbestimmungsrechtes auch einen Gesetzentwurf über das Mitbestimmungsrecht der Seeleute vorbereiten sollte. Als Sachverständiger in die Seeleutekommission wurde u. a. auch Genosse Oskar Nilsen ernannt.

Es zeigte sich, daß die Reeder und die höheren Offiziere für das Mitbestimmungsrecht einfacher Matrosen nicht viel übrig haben. Wahrscheinlich ist diese reaktionäre Haltung nicht zuletzt auf eine gewisse Angst vor dem revolutionären Lüftchen zurückzuführen, das den Herren aus dieser Neuerung entgegenweht. Es wurde nichtsdestoweniger ein Entwurf ausgearbeitet, der mit Stimmenmehrheit angenommen wurde. Der Gesetzentwurf zerfällt in zwei Teile: 1. Vertrauensmänner und 2. Schiffsratsrat.

Betr. die Wahl von Vertrauensmännern wurde beschlossen, daß für norwegische Schiffe mit einer Besatzung von mindestens acht Mann zwei Vertrauensmänner gewählt werden sollen, d. h. einer für die Offiziere und einer für die Mannschaft. Ist die Mannschaft größer als 25 Mann, dann kann auch das Maschinenpersonal einen Vertreter beanspruchen. An der Wahl können teilnehmen alle über 18 Jahre alten Personen; zu Vertrauensmännern können gewählt werden alle hierzu Berechtigten, die das 21. Lebensjahr erreicht haben und drei Jahre — davon mindestens ein Jahr auf norwegischen Schiffen — im Schiffsdienst tätig waren.

Der Vertrauensmann hat u. a. folgende Pflichten: Aufsicht zu führen über die hygienischen Vorschriften, über die Disziplin und Ordnung; über die Durchführung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen sowie der administrativen Vorschriften und die Durchführung der Kollektivverträge zu wachen.

Beschwerden betr. die Arbeitsverhältnisse usw. Im Falle die Klagen begründet sind, hat sich der Vertrauensmann mit dem Kapitän ins Einvernehmen zu setzen.

Die Vertrauensmänner haben das Recht, zu verlangen, vom Kapitän über Entlassung oder Kündigung von Mitgliedern der Mannschaft zu Rate gezogen zu werden, es sei denn, daß die Entlassung infolge Außergebrauchsetzung oder Reparatur des Schiffes erfolgte. Ferner steht den Vertrauensleuten Einfluß auf den Einkauf des Proviantes zu, soweit dieser durch den Kapitän erfolgt.

*Der Schiffsratsrat.* Es ist in der Hauptstadt ein Reichsschiffsratsrat einzusetzen; die Kosten sind vom Reiche zu tragen.

Der Rat besteht aus vier Mitgliedern, die von den Reederorganisationen und Vertretern der Versicherungsgesellschaften für die Seefahrt gewählt werden; ferner aus vier Mitgliedern der Kapitanvereinigung; vier Mitgliedern der Offiziere niederen Grades (d. h. zwei sind vom norwegischen Verband der Steuerleute und zwei vom Verband der Maschinisten zu ernennen); und schließlich sechs Mitglieder des uns angeschlossenen norwegischen Matrosen- und Heizerverbandes.

Die Mitglieder werden für drei Jahre gewählt, sie müssen mindestens drei Jahre im Schiffsbetrieb tätig sein und das 23. Lebensjahr erreicht haben. Der Schiffsrat ist verpflichtet für das betr. Regierungsdepartement Gutachten zu verfassen in wichtigen, die Schifffahrt betr. Fragen. Vor allem obliegt dem Rat, die Entwicklung der Berufsausbildung zu fördern und Sorge zu tragen für eine im Interesse der Allgemeinheit durchzuführende Kontrolle der Schifffahrt, für die Verbesserung der technischen

Hilfsmittel, die Durchführung von Betriebsverbesserungen und praktischen Arbeitsmethoden.

Der Rat tritt alljährlich einmal zusammen. Die Tagung darf nicht länger als zwei Wochen dauern. Der Rat bestimmt selbst die Tagesordnung für die Beratungen. Die Mitglieder sind verpflichtet, an der Tagung teilzunehmen. Im Falle der Verhinderung ist ein Stellvertreter zu entsenden. Die Verhandlungen sind öffentlich. —

Man darf übrigens nicht vergessen, daß dies alles erst Vorschläge sind, die erst dem Parlament vorgelegt werden müssen, um Gesetzeskraft zu erhalten. Hoffen wir, daß es gelingen wird, diesem ersten Versuch auf Einführung des Mitbestimmungsrechtes in Norwegen feste Gestalt zu geben.