



# 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.

NUMMER 3

AMSTERDAM, DEN 1. FEBRUAR 1923

**Inhalt:** *Allgemeines:* Zur Beachtung! — Eingebundene Jahrgänge des Mitteilungsblattes. — Mitarbeit für das Mitteilungsblatt. — Die Mitgliederzahl der I. T. F. am 1. Januar 1923. — Die Adresse der I. T. F. — Schwarzer Januar. — Manifest. — Die Besetzung des Ruhrgebietes. — Was macht der Völkerbund? — Unsere gesellschaftliche „Ordnung“. — Gefühl und Prinzip. — *Eisenbahner:* Eine Aktion für die Beibehaltung der Teuerungs- und Familienzulagen in Norwegen. — Bedrohung des Achtstundentages in Belgien. — Kongress der lettischen Eisenbahnen. — Die russischen Eisenbahnen ein Beispiel für andere Länder? — Die Internationale der Eisenbahnverwaltungen. — Zusammenschluß der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten. — *Transportarbeiter:* Die Arbeitsbedingungen der holländischen Hafenarbeiter. — Schiffsbau im Jahre 1922. — *Seeleute:* 25 Jahre Seemannsbewegung in Deutschland. — Unternehmergewinne und Arbeitsbedingungen.

## ALLGEMEINES

### Zur Beachtung!

Auf Grund der vielen in letzter Zeit abgehaltenen Konferenzen, welche das Übersetzungsbüro sehr in Anspruch genommen haben, waren wir nicht in der Lage, diese Nummer pünktlich erscheinen zu lassen.

Es sind jetzt jedoch Maßnahmen getroffen worden, um in Zukunft ein rechtzeitig Erscheinen zu sichern.

### Eingebundene Jahrgänge des Mitteilungsblattes.

Hierdurch bringen wir den angeschlossenen Organisationen zur Kenntnis, daß ihnen am Ende des Jahres für Archivzwecke ein eingebundener, auf besserem Papier gedruckter und mit einer Inhaltsangabe versehener Jahrgang des Mitteilungsblattes zugesandt werden wird.

### Mitarbeit für das Mitteilungsblatt.

Wir wiederholen unsere an die Vorstände aller Organisationen gerichtete Bitte um baldige und regelmäßige Zusendung kurzer und sachlicher Mitteilungen über die von ihnen geführten Aktionen sowie über alle Ereignisse, die für die ausländischen Kameraden von Interesse oder ihnen in ihren Aktionen nützlich sein könnten.

### Die Mitgliederzahl der I. T. F. am 1. Januar 1923.

Mehrere Organisationen (aus England, Frankreich, Spanien, Tschechoslowakei, Schweiz, Dänemark) haben unserem Ersuchen um Angabe ihrer Mitgliederzahl am 1. Januar 1923 bereits Folge geleistet.

Den umgehenden Antworten derjenigen Organisationen, die es bisher unterlassen haben, unsern Fragebogen zurückzusenden, sehen wir gern entgegen.

### Die Adresse der I. T. F.

Es haben noch nicht alle Organisationen von unserer Adresse Kenntnis genommen. Sie lautet:

für Postsendungen:

I. T. F.

Postfach 996,

AMSTERDAM

für Telegramme:

Intransfe Amsterdam.

### Schwarzer Januar.

Der erste Monat des Jahres 1923 wird mit tief schwarzen Lettern in der Geschichte der Arbeiterbewegung eingraviert bleiben.

Nach fast drei Jahren ständiger Drohungen haben die französischen und belgischen Truppen kriegsgerüstet, mit Kanonen und Tanks, ihren Einmarsch ins Ruhrgebiet vollzogen.

Nachdem drei Jahre hindurch wieder und immer wieder erklärt worden ist, gegen diese Besetzung, wenn sie schon nicht mit allen Mitteln verhindert werden kann, wenigstens mit allen Mitteln gegen sie anzukämpfen und sich ihr entgegenzustellen, hat sich das internationale organisierte Proletariat im gegebenen Augenblick passiv verhalten und nichts getan. Es sei denn, daß man die nicht unbeträchtliche Anzahl der von verschiedenen Konferenzen und Meetings angenommenen Protestresolutionen gegen die Besetzung als eine Tat gelten lassen will.

Es ist nicht nur nutzlos — es ist ein Verbrechen an der Arbeiterklasse selbst, sich und anderen etwas vortäuschen zu wollen, die Wahrheit zu leugnen oder zu verschleiern.

Die Wahrheit ist, daß die Arbeiterklasse die in sie gesetzten Hoffnungen und Erwartungen, die ihre Führer erweckt haben, nicht erfüllt hat. Hoffnungen und Erwartungen, die in sie gesetzt werden durften und mußten.

Die Wahrheit ist, daß in dem Augenblick, in dem das gesprochene und geschriebene Wort in die Tat umgesetzt werden sollte, diese Tat ausgeblieben ist.

Die Wahrheit ist, daß die Arbeiterklasse — kein einziges Land ausgenommen — nicht willens und nicht imstande war, sich durch die Tat zu widersetzen; nicht bereit und nicht imstande war, sich mit den Waffen, die ihr zu Gebote stehen, gegen die militärischen Gewaltmaßnahmen, die von der kapitalistischen Klasse in Frankreich und Belgien gegenüber der Bevölkerung des Ruhrgebietes angewandt werden, zur Wehr zu setzen.

Auf dem vom Internationalen Gewerkschaftsbund im Dezember vorigen Jahres einberufenen Weltfriedenskongreß im Haag haben die Vertreter des Proletariats fast aller europäischen Länder wieder einmal ausdrücklich und feierlich erklärt, was die Aufgabe und Pflicht der Arbeiterklasse im Falle eines drohenden Krieges ist.

Vier Wochen später, als sich diese Kriegsgefahr wirklich zeigte, und sich auch neuerlich erwies, daß die ultima ratio der Regierungen und der kapitalistischen und imperialistischen Interessengruppen, unter deren Diktat sie stehen, die Zuflucht zur Waffengewalt ist; als ein neuer Krieg mit der drohenden Perspektive eines abermaligen Weltkrieges und einer neuen entsetzlichen Menschenschlächtere — für Petroleum, Steinkohle und Eisen! — Wirklichkeit zu werden drohte, in diesem Augenblick schläft die Arbeiterklasse in allen Ländern. Und, soweit sie nicht schläft, denkt sie nur an ihre eigene Arbeitslosigkeit, an die Möglichkeit schlechterer Löhne, an das Elend im eigenen Lande, und ist nicht nur bereit, sondern auch schon dabei, die Schuld für alle diese Dinge nicht den kapitalistischen Machthabern ihres eigenen Landes und außerhalb beizumessen, sondern dem Volk, der Arbeiterklasse eines anderen Landes.

Wie 1914, wie in den Jahren des Krieges, für „Freiheit, Recht und Demokratie“ und der Himmel weiß was alles noch herrschen auch jetzt wieder — auch innerhalb der Arbeiterklasse — nicht nur Gleichgültigkeit und Indolenz: auch der nationale Gedanke überragt bei weitem wieder das Gefühl der internationalen Solidarität.

Dies feststellen zu müssen, ist nicht angenehm. Es ist über alle Maßen peinlich und schmerzhaft. Den Finger in eine Wunde legen, das Messer ansetzen, ist immer ein peinliches Unternehmen. Aber es ist meistens das einzige Mittel, ein Fortwuchern der Krankheit zu verhindern, Vereiterung und Fäulnis aufzuhalten.

Auch den Fehlern, den Gebrechen und Mängeln, die der Arbeiterklasse anhaften, kann nur entgegengewirkt werden, ein neuerliches Geltendmachen ihrer Folgen in Zukunft verhindert und in ihr Gegenteil umgewandelt werden, wenn man sich ihrer vor allem bewußt wird und die Lektion, die sich aus ihnen ergab, beherzigt wird. Und schließlich: wenn Vorkehrungen getroffen werden, die die Möglichkeit einer Wiederholung oder die Gefahr von Rückfällen auf ein Mindestmaß einschränken.

Ernste, unerbittliche Selbstkritik tut not.

Die Arbeiterklasse schläft. Sie ist apathisch, kampfunmutig, nicht gewillt und nicht fähig zu einer starken, kraftvollen, internationalen Aktion für Ziele, die weiter reichen als die eigenen, direkten und persönlichen Interessen.

Ist dies die Schuld der Führer?

Die Antwort hierauf ist nein und ja zugleich.

Die immer wieder ins Treffen geführte und schon bis zum Überdruß wiederholte Behauptung, die so abgenützt ist, daß sie allgemach nicht mehr ernst genommen wird: daß die Massen revolutionär und bereit zur Tat, und nur die Führer reformistisch, schlapp, verknöchert und unbeweglich seien — sofern sie nicht gar an die Bourgeoisie ihres Landes verkauft sind —,

und daß darum jede wahrhafte und lebendige Aktion unterbleibt — diese Behauptung ist Unsinn. Wäre es in der Tat so, daß die Massen revolutionär sind und so sehr nach einer Aktion schmachten, kein Führer wäre imstande, sie davon abzuhalten. Sie wären gezwungen, dem Willen der Massen zu gehorchen, oder die Bewegung würde über sie hinwegschreiten.

Wenn es der Arbeiterbewegung an Aktivität gebricht, wenn von einer internationalen Einmütigkeit fast nichts zu spüren ist, so liegt das nicht an den Führern — jedenfalls nicht in erster Linie — sondern es liegt an anderen, mehr realen Faktoren, als an der politischen Richtung oder Überzeugung einer Handvoll Führer.

Wie nach dem Wahrwort jedes Land die Regierung hat, die es verdient, so kann man sagen, hat auch überall, in jeder Industrie, in jedem Land, und auch im internationalen Rahmen, jede Arbeiterklasse die Führer, die sie verdient. Und manchmal sind diese sogar besser als sie sie verdient.

Denn oft, sehr oft, wollen die Führer mehr und wollen weiter gehen als die Arbeiter, die sie vertreten. Aber sie können es nicht, da die Massen, wie Losowsky auf dem Haager Friedenskongreß — im Gegensatz zu den bisher von ihm und den Seinen geäußerten Behauptungen — ganz richtig bemerkte, im großen und ganzen noch sehr nationalistisch sind.

Daß dem so ist; daß die Arbeitermassen in den meisten Fällen nicht international und nicht einmal national für ein Ziel in Bewegung zu setzen sind, das über den eigenen, direkten Vorteil hinausgeht — und wer etwas anderes behauptet, betrügt sich selbst und versucht, absichtlich oder nicht, andere zu betrügen — ist wiederum nicht in erster Linie Schuld der Führer. Ursache sind eine Reihe von wirtschaftlichen Faktoren, die bewirken, daß das Solidaritätsgefühl der Arbeiter für gewöhnlich nur wenig über die Berufsinteressen hinausreicht. Solidarität, opferbereite, tatsächliche Solidarität mit den Arbeitern anderer Berufe, mit der gesamten Arbeiterklasse im nationalen Rahmen ist bereits eine Seltenheit. Um wieviel mehr aber erst international.

Ist dies also nicht in erster Linie Schuld der Führer, die ja nur als Produkte ihrer Umgebung und aus eben derselben Arbeiterbewegung hervorgegangen, schließlich nicht viel anderes sein können als diese Masse, die sie hervorgebracht hat, und auch nicht viel anderes tun können als die Massen wollen und verlangen, so stehen sie selbst gleichwohl nicht frei von Schuld da.

Sie sind es, die auf internationalen Kongressen, voll Begeisterung für Resolutionen gestimmt haben, in denen der internationale Gedanke im Vordergrund steht; in denen die Einheit des Proletariats über alle Landesgrenzen hinweg verkündet wird; in denen die Notwendigkeit des gemeinsamen Kampfes der Arbeiter aller Länder gegen den Kapitalismus und Imperialismus, gegen Reaktion und Militarismus erklärt und gefordert wird.

Die Führer sind es, die schöne und erhabene Ideen, Ideale und Grundsätze mit schönen und erhabenen Worten verteidigt und verkündet haben!

Sie sind es, die feierliche Gelöbnisse abgelegt und sich verpflichtet haben, die Arbeiter mit diesen Ideen, Idealen und Grundsätzen zu durchdringen. Und sie sind es, die, wenigstens in dieser Hinsicht, ihrer Pflicht nicht völlig genügt haben.

Wer von denjenigen, die an der Spitze einer Arbeiterorganisation, ob groß oder klein, stehen, und die glauben, daß diese Worte nicht der Wahrheit entsprechen; die meinen, alles getan zu haben, um die Arbeiter, die ihrer Führung anvertraut sind, zu wirklichen international denkenden und international handelnden Kämpfern zu erziehen, der möge aufstehen und solches von sich sagen.

Die Führer haben ihre Pflicht nicht voll erfüllt! Bei weitem nicht!

Andere, natürlich auch wichtige Arbeiten, haben ihre Zeit und Kraft in Anspruch genommen, Lohnbewegungen, Aktionen für die Verkürzung der Arbeitszeit, für die Sozialgesetzgebung; nicht zu vergessen die Wahlen für gesetzgebende und administrative Körperschaften, und so manches andere noch. Alles nützlich, alles recht wichtig, alles sehr bedeutungsvoll. Aber das, was in diesen Zeiten allem voran notwendig ist: die Arbeitermassen unaufhörlich aufzuklären über die Notwendigkeit der internationalen Zusammengehörigkeit und der Zusammenarbeit; über den internationalen Kampf gegen Kapitalismus und Imperialismus — ein Kampf, dessen Bedeutung alles andere überragt — und über den internationalen Kampf gegen Krieg und Kriegsgefahr — alles dies ist, wenn auch nicht eben unterlassen, so doch nur an zweiter und dritter Stelle berücksichtigt worden.

Das Resultat, die Folgen dieser Vernachlässigung seitens der Führer sind im Januar 1923 mit greller Deutlichkeit zutage getreten.

Und wenn die Entwicklung der Dinge weiter fortschreitet — eine Entwicklung, die unvermeidlich zu einem neuen imperialistischen Krieg treibt und treiben muß —, dann wird das Proletariat sich auch dieses Mal wieder, allen schönen Reden, Erklärungen und Entschlüsse zum Trotz, Lieder singend, betend und fluchend zur Schlachtbank führen lassen. Ad majorum Petrofil Gloriam!

Es sei denn . . . .!

Es sei denn, daß diejenigen, die sich noch Sozialisten nennen, die behaupten, Sozialisten und Internationalisten zu sein, ihre Pflicht erfüllen; und zwar ihre ganze Pflicht! Und ohne Angst vor den Folgen, der Arbeiterklasse die Wahrheit sagen, die unverblühte Wahrheit! Und, selbst bereit zu jedem Opfer, die Arbeiter aufgerufen zum Kampf mit allen Mitteln — auch mit den äußersten — um sich, national wie international, dem kapitalistischen Regime zu widersetzen, das neuen Menschenmord vorbereitet! Wenn es noch Zeit ist, es zu tun.

Das heißt jetzt! Ohne einen Augenblick des Zauderns! Jetzt — denn morgen könnte es zu spät sein!

Ob es geschehen wird?

Vielleicht hat sich die Internationale Transportarbeiter-Föderation — ihre Führer und ihre Organisationen — etwas weniger vorzuwerfen als viele andere. Bei jeder internationalen Aktion sind es ihre angeschlossenen Transportarbeiter, ihre Seeleute und Eisenbahner gewesen, die in erster Reihe standen.

Aber . . . ., auch die Internationale Transportarbeiter-Föderation war nicht bereit! Auch die ihr angeschlossenen Organisationen waren nicht marschfertig! Auch ihre Mitglieder dachten und denken vor allem an sich selbst und ihre eigenen Interessen. Oder an das, was sie zum mindesten dafür halten!

Kameraden!

Laßt uns wenigstens jetzt noch aus den bitteren Lektionen des schwarzen Januar eine Lehre ziehen!

Möge jeder von uns, jeder, der an der Spitze einer internationalen Transportarbeiter-Föderation-Organisation steht, seine ganze Pflicht tun und seine ganze Person einsetzen — was auch immer die Folgen sein mögen. Und auf diese Weise sorgen, daß wenigstens das Transportarbeiterproletariat aller Länder bereit und imstande sei, die Kriegsgefahr, in die die Kapitalisten und Imperialisten und ihr nationalistischer und

militaristischer Anhang die Völker hineintreiben, mit dem Generalstreik zu beantworten! Und so wenigstens zu versuchen, einen neuen Krieg zu verhindern und dem Proletariat den Weg zu eröffnen für seine Befreiung!

Seien wir bereit und gerüstet zum revolutionären Kampf! Um welchen Preis es auch sei!

*Wir empfehlen den angeschlossenen Verbänden, diesen Artikel ungekürzt in ihren Verbandszeitungen aufzunehmen, um ihm dadurch die größtmögliche Publizität zu verschaffen.*

*Falls dies gewünscht wird, sind wir gerne bereit, den Vorständen weitere Exemplare zur Verfügung zu stellen, doch bitten wir, eventuelle Anträge innerhalb 14 Tagen nach Erscheinen dieser Nummer einzusenden.*

## Manifest

*an die Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner aller Länder.*

*Kameraden!*

Auf Einladung des Vorstandes der Internationalen Transportarbeiter-Föderation traten am Dienstag, den 23. Januar, die Vertreter der Transportarbeiter- und Eisenbahner-Organisationen Frankreichs, Belgiens, Deutschlands und Hollands zusammen, um zu beraten, ob und welche Maßnahmen seitens der Transportarbeiter-Internationale in den genannten Ländern getroffen werden könnten, um gegebenenfalls einem Aufruf des Internationalen Gewerkschaftsbundes, eine gegen die militärische Besetzung des Ruhrgebietes gerichtete Aktion der Arbeiterklasse durchzuführen, Folge leisten zu können.

Überflüssig zu sagen, daß alle Anwesenden ohne Ausnahme die Besetzung verurteilten und persönlich bereit waren, das Äußerste zu tun, damit die Arbeiterklasse sich gegenüber den militärischen Zwangsmaßnahmen zur Wehr setzt.

Gleichwohl mußte zugegeben werden, daß in den meisten Ländern ein tatsächlicher Widerstand in diesem Augenblick nur geringe Aussicht auf Erfolg haben würde. Prinzipielle und taktische Gegensätze im eigenen Lager haben die Arbeiterklasse gespalten und geschwächt; die andauernde und umfangreiche Arbeitslosigkeit hat weite Schichten des Proletariats demoralisiert. Die Folge dieser Zustände ist, daß in vielen Fällen das eigene Interesse stärker ist als die Bereitwilligkeit, Opfer zu bringen für die nationale und internationale proletarische Solidarität.

Die Vertreter der Transportarbeiter und Eisenbahner der obengenannten Länder mußten bei dieser Zusammenkunft zu ihrem Bedauern feststellen, daß die Arbeiterklasse zu einer Aktivität und zu Opfern wie sie von ihr verlangt werden, nicht bereit und nicht imstande ist, den hohen Erwartungen und Anforderungen, die an sie gestellt werden, zu entsprechen.

Das Ruhrgebiet ist von französischen und belgischen Truppen besetzt — im Interesse nicht nur des französischen und belgischen, sondern des internationalen Kapitalismus. Die Arbeiter des Ruhrgebietes werden gezwungen, im Interesse des internationalen Kapitalismus Sklavenarbeit zu verrichten.

Weitere Verwicklungen, blutige Zusammenstöße, ein neuer Weltkrieg drohen als Folge der militärischen Maßnahmen Frankreichs und Belgiens auszubrechen; Jammer und Elend, Blutvergießen und Massenmord, Leiden weit schrecklicher noch als die kaum überstandenen bedrohen die Menschheit mit Untergang.

Die Arbeiterklasse, die den Ausbruch eines neuen Krieges verhindern kann und muß — mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln und zu jedem, auch dem schwersten Opfer bereit — ist nicht zum Kampfe bereit und leiht den Einflüsterungen der kapitalistischen und nationalistischen Strömungen in allen Ländern abermals Gehör.

#### Kameraden!

Die Vertreter der Transportarbeiter und Eisenbahner Frankreichs, Belgiens, Deutschlands und Hollands sowie die Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation richten in diesen trüben und schweren Tagen den dringenden Appell an alle Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner, sich der Gefahren bewußt zu sein, die die Arbeiterklasse aller Länder bedrohen — Gefahren, die sie zum höheren Ruhm und im Interesse des Profits des internationalen Kapitalismus und Imperialismus unvermeidlich in einen neuen Weltkrieg hineintreiben, wenn die Arbeiterklasse nicht bereit ist, alles einzusetzen und, wenn nötig, sich selbst zu opfern, um den Ausbruch einer neuen Menschenschlächtereier zu verhindern.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation fordert in diesen Tagen von jedem Einzelnen der ihr angeschlossenen Arbeiter, mehr als je und im höchsten Sinne ein klassenbewußter Kämpfer zu sein und jedes Opfer auf sich zu nehmen, das das Interesse seiner Klasse verlangt.

Der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fordert von jedem Seemann, von jedem Transportarbeiter und Eisenbahner, sich als Kämpfer zu bewähren, und, wenn nötig, sich selbst zu opfern — nicht für ein sogenanntes Vaterland, in dem er zufällig geboren ist, sondern für die Sache des internationalen Proletariats und, wenn die Stunde es erheischt, seine ganze Person einzusetzen in dem Kampfe gegen den Militarismus und Kapitalismus, und für die Verwirklichung des Sozialismus.

#### Kameraden!

Brecht in diesen Tagen endlich mit aller Lauheit und Gleichgültigkeit! Unterdrückt alle selbstsüchtigen Gedanken und kleinmütigen persönlichen Bedenken! Und denkt in diesen Tagen, wo die Kriegsgefahr wieder in bedrohliche Nähe gerückt ist, nur an das eine Gebot: an den zähen, unversöhnlichen, unablässigen Kampf gegen das kapitalistische System, gegen die Reaktion, gegen den Militarismus, gegen einen neuen kapitalistisch-imperialistischen Krieg!

Der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und die Vertreter der genannten Organisationen haben sich bereit erklärt, jedem an sie gerichteten Ruf des Internationalen Gewerkschaftsbundes auf Durchführung einer Arbeiteraktion unter allen Umständen Folge zu leisten!

Bereitet Euch vor! Jeder Einzelne sei bereit, wenn der Ruf an ihn ergeht, ihm zu folgen! Ihr habt die Macht Eurer Zahl! Sorgt dafür, daß diese Macht unbesiegbar und unbezwinglich wird durch Euren Kampfeswillen und Eure Bereitschaft, für die Sache des Proletariats, die Eure eigene ist, alle Opfer zu bringen!

Weg mit dem Militarismus!

Weg mit dem Kapitalismus!

Auf in den einmütigen geschlossenen Kampf für die endliche Befreiung der Arbeiterklasse!

Amsterdam, den 25. Januar 1923.

Für den Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation:

Edo Fimmen, Sekretär.

### Die Besetzung des Ruhrgebietes. Solidarität durch die Tat.

Wie begreiflich, können über die Beratungen, die in der am 23. Januar abgehaltenen Sitzung von Vertretern der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen französischen, deutschen, belgischen und holländischen Organisationen über die Frage der Ruhrbesetzung gepflogen wurden, keine ausführlichen Mitteilungen gemacht werden.

Das in dieser Nummer abgedruckte Manifest gibt immerhin einen allgemeinen Eindruck.

Hinzugefügt kann noch werden, daß die beiden der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen holländischen Verbände der Transportarbeiter und des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals zugesagt haben, alles zu tun, was in ihren Kräften steht, um zu verhindern, daß der von den deutschen Arbeitern verweigerte Kohlentransport nicht über Holland erfolgt.

Daß diese Zusicherung nicht leere Worte waren, beweist folgender Bericht unseres Zentralverbandes:

„Sonabend, den 27. Januar, wurde die holländische Mannschaft der französischen Schiffe, die den regelmäßigen Kohlentransport auf der holländischen Rheinstraße versorgen, in Duisburg beauftragt, die Arbeit der im Streik befindlichen deutschen Transportarbeiter zu verrichten.

Der weitaus größte Teil der Mannschaft — namentlich die Mitglieder des Zentralverbandes der Transportarbeiter — hat sich geweigert, dieser Anordnung nachzukommen.

Nur die Besatzung eines Schiffes, die zum größten Teil aus Mitgliedern der nach Moskau orientierten Transportarbeiter-Föderation bestand, hat die Fahrt nach Ruhrort doch angetreten. Jener Teil der Besatzung, der bei uns organisiert ist, hat sich geweigert mitzufahren.

Die Holländer sind in Duisburg geblieben. Verschiedene holländische Reedereien haben ihren Kapitänen Auftrag gegeben, die Schiffe wieder nach Holland zurückzubringen!“

Unsere Kameraden haben ihre Pflicht erfüllt.

Nicht um der deutschen Regierung gefällig zu sein, sondern um die deutsche Arbeiterschaft in ihrem Abwehrkampf gegen den internationalen Kapitalismus und die Kriegsgefahr zu unterstützen.

Daß sie durchhalten könnten und ihre Haltung Nachahmung fände!

Wie bekannt hat der Niederländische Gewerkschaftsbund beschlossen, vorläufig für eine Zeit von 5 Wochen, einen Betrag von 150 000 Fl. (zirka 2 Millionen Mark) dem Internationalen Gewerkschaftsbund zur Unterstützung der im Kampf befindlichen deutschen Kameraden zur Verfügung zu stellen.

Unsere beiden Verbände werden von diesem Betrag 30 000 Fl. für ihre Rechnung übernehmen.

*Belgien.*

Der Nationalrat des belgischen Eisenbahnerverbandes nahm nach einer Darlegung Fraiture's eine gegen die Haltung der belgischen Regierung in der Ruhrbesetzung gerichtete Entschließung an. In der Erklärung heißt es u. a.:

„Der Nationalrat erklärt seine absolute Bereitwilligkeit, alle von der Gewerkschaftszentrale nötig erachteten Beschlüsse auszuführen.

Der Nationalrat verweist die Arbeiter auf alle Gefahren, die die Regierung durch ihre Maßnahmen, zu deren Durchführung sie sich verpflichtet hat, heraufbeschwört.

Der Nationalrat ist der Meinung, daß diese Gefahren überall bekanntgemacht werden müssen;

er protestiert mit allem Nachdruck gegen das Vorgehen der Regierung und macht diese in aller Form darauf aufmerksam, daß er die Verantwortung für alle Maßnahmen übernimmt, die die Arbeiter zu nehmen genötigt sein würden, um ihre Existenzbedingungen gegenüber den Angriffen der Regierung zu schützen.“

Nach einer Darlegung Reniers wurde beschlossen, am 21. Januar in Brüssel ein Meeting einzuberufen, um gegen die mit der Ruhrbesetzung verbundenen enormen Ausgaben zu protestieren und eine Kampagne im ganzen Lande durchzuführen. Des weiteren soll in Brüssel eine Manifestation abgehalten und in allen Zentren eine Aktion durchgeführt werden, um die Organisation und ihre Werke zu verteidigen und gegen die drohende faschistische Gefahr zu schützen.

Wir hoffen, für unsere nächste Nummer von unseren belgischen Kameraden nähere Mitteilungen zu erhalten über die faschistische Gefahr in Belgien und von der von den belgischen Organisation beschlossenen Aktion, soweit eine Veröffentlichung darüber möglich ist.

**Was macht der Völkerbund?**

Der „Daily Herald“ vom 12. Januar äußert sich wie folgt:

*Jetzt oder nie!*

„Für den Völkerbund ist nunmehr der Moment gekommen, wo er zeigen muß, ob er selbständig wirken kann oder ob er bloß in den Händen von Männern ein Instrument ist, die, wie Poincaré, Europa dem Ruine zuführen, oder wie Bonar Law, ruhig zusehen wie Europa untergeht.“

Einerseits behauptet nämlich Frankreich, daß Deutschland den Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles nicht nachgekommen sei, während Deutschland andererseits Frankreich den Vertrag gebrochen zu haben. Es ist mithin genau der Fall gegeben, wo der Völkerbund entscheiden soll. Denn er wurde ins Leben gerufen, um solche Streitigkeiten zu schlichten. Und so drängt sich die Frage auf: Was wird er nun tun?

Gewisse Paragraphen des Völkerbunds paktes sehen Konstellationen, wie sie sich jetzt ergeben, ausdrücklich vor. Der Völkerbund muß nun in Übereinstimmung mit diesen Paragraphen handeln, wenn er nicht in Zukunft als Humbug angesehen werden will.“

In der gesamten Frage war bis jetzt von einem Eingreifen des Völkerbundes überhaupt noch nicht die Rede.

Sollte er dennoch ein Lebenszeichen geben, so würde dies wohl nicht aus freien Stücken geschehen, sondern vielmehr eine Folge sein der Entrüstungsäußerungen der allgemeinen öffentlichen Meinung angesichts der möglichen Folgen der Besetzung des Ruhrgebietes.

Hiermit wird aufs neue bewiesen, daß die Arbeiterklasse auf ihre *eigene* Kraft und ihre *eigene* Aktion zu rechnen hat.

**Unsere gesellschaftliche „Ordnung“.**

Vor einiger Zeit konnte man über die Vernichtung eines Teils der Zuckerernte auf Cuba lesen, über die Benutzung von Getreide als Brennstoff für Lokomotiven in Südamerika und über die Vernichtung von Gemüse in Holland, und zwar deshalb, weil diese Waren nicht mit Gewinn verkauft werden konnten.

Während es Menschen gibt, die nach diesen Waren lechzen, sieht man, daß sie mutwillig vernichtet werden.

Ein neues und sprechendes Beispiel der „geordneten“ Verhältnisse unserer heutigen Gesellschaft finden wir im nachfolgenden Bericht des englischen „Daily Express“ vom 15. Januar dieses Jahres:

Die armen Hungernden von Plymouth mußten zusehen, wie große Mengen gefangener Fische ins Meer zurückgeworfen wurden. Das Publikum hatte sich geweigert, die verlangten hohen Preise zu bezahlen, und die Unternehmer antworteten damit, daß sie, um nicht billiger verkaufen zu müssen, die Fische wieder ins Meer warfen.

Kürzlich wurden 30 000 Fische auf diese Weise weggeschafft trotz der Tatsache, daß in jeder Straße von Plymouth ehemalige Soldaten (Kriegshelden!) für ihr tägliches Brot singen müssen.

„Gesetz und Ordnung“ — allerdings in kapitalistischem Sinne! Es ist die höchste Zeit, daß im Interesse der Menschheit diesen „Gesetzen“ und dieser „Ordnung“ ein Ende bereitet wird.

**Gefühl und Prinzip.**

Der Vorfall in Marseilles, über den wir in unserem letzten Mitteilungsblatt berichteten, gibt der Zeitung der englischen Arbeiterpartei, „The Daily Herald“, zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

*Eine wahre Begebenheit.*

Man soll nie erlauben, daß Prinzipien von gefühlsmäßigen Erwägungen beeinträchtigt werden. Die Wahrheit dieses Satzes bestätigt sich in folgendem Ergebnis: Am 7. Dezember vorigen Jahres geriet ein Schiff während eines Sturmes auf der Höhe von Marseilles in Gefahr. Man rechnete allgemein damit, daß das Schiff sinken und seine Mannschaft umkommen würde. Aber Rivelli, der Generalsekretär der französischen Seeleute-Organisation, leitete sofort eine Rettungsaktion ein, an deren Spitze er sich selbst stellte. Der Rettungsmannschaft gelang es denn auch tatsächlich, und zwar unter Hintansetzung des eigenen Lebens, die Besatzung an Land zu bringen. Die Retter wurden von den anwesenden Stadträten, von einem Admiral, vom Polizeipräsidenten, vom Hafenvorstand und anderen offiziellen Persönlichkeiten beglückwünscht. Einige Tage später bot einer dieser Helden auf einem auslaufenden Schiffe seine Dienste als Heizer an. Er hatte aber kein Glück. Denn er stand auf der schwarzen Liste, da er angeblich bei dem kürzlich stattgefundenen Streik eine zu aktive Rolle gespielt hatte. Ich wiederhole also nochmals: „Man soll nie erlauben, daß Prinzipien von gefühlsmäßigen Erwägungen beeinträchtigt werden.“ Denn es wäre verkehrt, zu glauben, daß eine kleine Heldentat genügen würde, um die Arbeitgeber zu bewegen, einen Namen von der schwarzen Liste zu streichen. Es wäre durchaus falsch, sich einer solchen Hoffnung hinzugeben.



### Eine Aktion für die Beibehaltung der Teuerungs- und Familienzulagen in Norwegen.

Die norwegische Regierung hat nunmehr ihre Absichten auf Abschaffung aller Teuerungs- und Familienzulagen vom 1. Januar 1923 an durchgeführt. Dieser Beschluß hat unter dem staatlichen Personal große Bestürzung hervorgerufen.

Eine bedeutende Anzahl Organisationen von Staatsangestellten (31) mit einer Gesamtmitgliederzahl von 25 000 setzte ein gemeinsames Aktionskomitee ein, um durch eine Massenaktion des Personals die Regierung zu veranlassen, ihre Haltung zu ändern. Unser Genosse Alberti, der Vorsitzende des Norwegischen Eisenbahnverbandes, ist Vorsitzender dieses Komitees. Anlässlich einer Sitzung des Ministerrats erklärte die Regierung, daß sie nicht bereit sei, den geäußerten Wünschen zu entsprechen. Es wurde nur zugesagt, daß die Familienzulagen an die am schlechtesten bezahlten Arbeiter bis zu einem gewissen Grade weitergezahlt werden sollen.

In den größten Städten des Landes werden Protestversammlungen abgehalten, während in Christiania eine Demonstration stattgefunden hat.

Wir hoffen, in der nächsten Nummer eine vollständige Übersicht über den Verlauf dieser Aktion geben zu können.

### Bedrohung des Achtstundentages in Belgien.

Auch in Belgien nimmt der Kampf gegen den Achtstundentag seitens der besitzenden Klasse konkrete Formen an. Einige Kammermitglieder — ein Liberaler und zwei Klerikale — haben einen Gesetzentwurf vorgelegt, „dem die doppelte Sorge zugrunde liegt: erstens die individuelle Freiheit des Arbeiters zu schützen, und zweitens in größerem Maßstabe zur Wiederaufrichtung Belgiens beizutragen“. Immerhin wird auch als Hauptsache angegeben, daß Unternehmern und Arbeitern Gelegenheit geboten werden soll, während zweier Jahre das Gesetz über den Achtstundentag außer Kraft zu setzen.

Der Vorsitzende der belgischen Organisation der Eisenbahner und P. T. T., Genosse *Remer*, macht in seinem Fachblatt folgende Feststellungen zu dieser Sache:

„Es ist nicht überflüssig, die organisierten Arbeiter auf die provisorische Form, die man dem Entwurf gegeben hat, hinzuweisen. In der Idee der Unternehmer ist dies nur ein erster Schritt. Man will nicht eine zeitweise Aufhebung des Achtstundengesetzes, sondern seine definitive Abschaffung. Der hauptsächlichste Einwand, dem nämlich Arbeiter seine „Freiheit“, die das Gesetz vom 14. Juni ihm geraubt hat, zu schützen, zeigt nur zu klar den Zweck, den die Herren dabei verfolgen.

Man weiß zudem, daß die belgische Regierung sich geweigert hat, die Beschlüsse von Washington zu ratifizieren, das heißt, die Verpflichtung zu übernehmen, den belgischen Arbeitern für zehn Jahre die Wohltat des Achtstundentages zu sichern.

Man konnte sonach darauf gefaßt sein, — zumal die Tür offen gelassen wurde! —, daß Versuche gemacht werden würden, das Gesetz in kurzem außer Kraft zu setzen.

Die im Angriff genommene Offensive — wir haben es bereits gesagt — nimmt nur ihren natürlichen Verlauf.

Immerhin bliebe noch festzustellen, ob die Arbeiter im allgemeinen und die Eisenbahner im besonderen — auf die Telegraphen-Angestellten und die Marine findet das Gesetz keine Anwendung — nicht ein Teil der Verantwortlichkeit trifft für das Losstürmen und den Wunsch unserer Gegner, rasch zum Ziele zu kommen.

Mußte die Reaktion von unseren Organisationen nicht den Eindruck erhalten, daß sie weniger aktiv sind und die Arbeiter sich ein wenig zu früh in der Sicherheit gewiegt hatten, daß die bisher errungenen Reformen, wie Achtstundentag und wöchentlicher Ruhetag, unantastbar seien, weil sie gesetzlich festgelegt sind? Wenn die Arbeiterklasse so über ihre Lage denken konnte: Wer sind die Verantwortlichen hierfür?

Sind es diejenigen, die, sei es infolge ihrer Sorglosigkeit oder Unwissenheit, den Glauben aufkommen ließen, die Arbeiterorganisationen würden nicht die Kraft aufbringen, sich zu widersetzen?

Oder sind diejenigen verantwortlich, die in Verkennung ihrer politischen Pflichten der Reaktion gestattet haben, verstärkt auf den Plan zu treten? . . . . .

Alle denkenden Arbeiter werden mit uns darin übereinstimmen, daß wir mit allen Mitteln für die Rettung unserer Reformen kämpfen müssen.

\* \* \*

In seiner am 11. Januar abgehaltenen Sitzung befaßte sich der Nationalrat des Verbandes der Eisenbahner, Postangestellten und des Lotspersonals mit den Angriffen auf den Achtstundentag. Es wurde folgende Entschließung angenommen:

„Da das ganze Vorgehen der reaktionären Bourgeoisie gegenüber der Arbeiterklasse eine immer schärfer hervortretende Feindseligkeit zeigt, die Arbeiterklassen immer mehr unter den wirtschaftlichen Existenzbedingungen leiden und die wichtigsten Reformen in ungerechtfertigter Weise angegriffen werden; da weiters zu diesen Beschwerden materielle und moralischer Art noch die persönliche Beschwerde unserer angeschlossenen Mitglieder hinzukommt, betreffend die willkürliche Beseitigung des anerkannten Rechtes auf Bekleidung von Bürgermeister- und Schöffenposten,

erachtet der Nationalrat der obengenannten Organisation den Augenblick für gekommen, seine zuwartende Haltung aufzugeben, mit größerer Energie als je über die Anwendung der Arbeitergesetzgebung zu wachen und seine Abwehr- und Verteidigungsaktion fortzusetzen.

In diesem Sinne erteilt der Nationalrat dem Aktionskomitee den offiziellen Auftrag, diese Beschwerden der Regierung und der Gewerkschaftszentrale zur Kenntnis zu bringen.

Er beschließt, ein spezielles Komitee zu ernennen, um im Einvernehmen mit dem Exekutivkomitee die Verhandlungen zu führen und alle Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, unsere Aktion, die in ihren Hauptzügen vom Nationalrat bereits festgelegt wurde, zu einem erfolgreichen Abschluß zu führen.“

### Kongreß der lettischen Eisenbahnen.

(M.) Vom 16. bis 19. Dezember trat in Riga ein Kongreß des Eisenbahnverbandes Lettlands zusammen, der sich vorwiegend mit dem Ausbau der Organisation beschäftigte.

Infolge eines verlorenen Streiks im April 1921, der zu Maßregelungen führte sowie als Folge der kurz darauf folgenden Spaltung der Gewerkschaften Lettlands war die Mitgliederzahl des Verbandes stark zurückgegangen. Dadurch war es der staatlichen Eisenbahnverwaltung möglich, dem Zugpersonal den Achtstundentag zu rauben sowie andere Verschlechterungen einzuführen, denen der Verband nur teilweise entgegenwirken konnte.

In den letzten Monaten vor dem Kongreß hatte der Verband die Krise überwunden und konnte einen Mitgliederzuwachs verzeichnen.

Der Kongreß beschloß wichtige Statutenänderungen. Die Beiträge und das Finanzsystem wurden neu geregelt, Streik-, Gemaßregelten-, Arbeitslosen- und Invalidenunterstützung eingeführt.

Eine klare Stellung wurde zur Frage der „gewerkschaftlichen Orientierung“ eingenommen, indem beschlossen wurde, treu zur Landeszentrale, zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation und zum Internationalen Gewerkschaftsbund zu verbleiben.

### Die russischen Eisenbahnen ein Beispiel für andere Länder?

Von Zeit zu Zeit erscheinen in der Tagespresse aller Länder Mitteilungen, die vom Chaos der russischen Eisenbahnen erzählen.

Diesen Berichten zufolge müssen diese Zustände allerdings sehr traurige sein.

Andererseits jedoch scheinen diese selben russischen Eisenbahnen auch auf neue Einrichtungen verweisen zu können, die den im allgemeinen doch umso viel besser ausgerüsteten und unter weit günstigeren Verhältnissen arbeitenden westeuropäischen Eisenbahnunternehmungen als Muster dienen können.

Wir stützen uns hierbei auf folgendes:

In Nummer 1 der „Technika Ekonomika“, dem Organ des russischen Kommissariats für Verkehr, berichtet Professor *Schtschukin* über die Einführung *selbsttätiger* Kuppelungen und durchgehender Bremsen am Wagenpark der russischen Bahnen.

Er weist darauf hin, daß die jetzt bestehende russische Einheitskuppelung ihr Entstehen auf die Zeit des japanischen Krieges, 1905, zurückführt und daß noch unter dem Zaren kurz vor dem Umsturz ein Ausschuß die Frage des Übergangs des russischen Fahrparkes von der europäischen auf die amerikanische Kuppelung behandelte. Am 4. Januar 1921 wurde neuerdings ein Ausschuß für Einrichtung des russischen Fahrparkes mit amerikanischen Kuppelungen und durchgehenden Bremsen, System Westinghouse, mit der kurzen Bezeichnung „Ksant“, eingesetzt. Der Ausschuß schloß seine Beratungen mit dem Beschlusse, daß man in kürzester Frist auf die amerikanische Kuppelung übergehen solle, daß in der Übergangszeit für Güterwagen nur zwei Arten von Kuppelungen, die russische und die amerikanische, zugelassen werden sollen, daß die Übergangszeit für den Betrieb möglichst erleichtert werden soll und daß die Vorzüge der amerikanischen Kuppelung möglichst schnell der Ausnützung zugeführt werden sollen. Für den Übergang standen zwei Vorschläge der russischen Ingenieure *Levi* und *Noltein* zur Erörterung.

Der Bericht wurde dem Räte des höchsten technischen Ausschusses unter Vorsitz von Professor *Dubelir* unterbreitet. Dieser Rat bezeichnete das im Bericht von *Schtschukin* enthaltene Material als genügend für die Beurteilung der Einführbarkeit und der Art des Übergangs zur amerikanischen Kuppelung; weiter erklärte er einstimmig die Masseneinführung der amerikanischen selbsttätigen Kuppelung beim russischen Fahrpark in gegenwärtiger Zeit für unmöglich. Für den späteren Massenübergang zur amerikanischen Kuppelung sieht er folgenden, die Vorschläge *Noltein* und *Levi* vereinigenden Plan vor: 1. Die Güterwagen werden auf amerikanische Kuppelung (verstärkten Rahmen, nichtdurchgehende, federnde Zugvorrichtung) derart umgearbeitet, daß auf der einen Seite die amerikanische Kuppelung angebracht wird, auf der anderen Seite Buffer, Haken und russische Kuppelung. 2. Die Wagen werden sodann paar-

weise, durch amerikanische Kuppelung vereinigt, in Verkehr gesetzt. 3. Die Lokomotiven werden mit doppelter Übergangskuppelung ausgestattet, die die Kuppelung der Lokomotiven auch mit Wagen, die auf die amerikanische Kuppelung umgearbeitet sind, erlaubt. 4. Neue Wagen werden an beiden Enden mit amerikanischen Kuppelungen und Vorrichtungen für Anbringung von Buffern, Haken und Zugvorrichtungen der russischen Kuppelung ausgestattet. Diese Wagen müssen mit schwereren selbsttätigen Bremsen versehen sein. 5. Die Frage der Möglichkeit des vollständigen Überganges einzelner besonderer Strecken auf die amerikanische Kuppelung soll bearbeitet und der Übergang des ganzen russischen Bahnnetzes auf diese Kuppelung nicht abgewartet werden.

Der Bericht *Schtschukins* verspricht sich von diesen Maßnahmen und der Verwirklichung einer großen tiefgehenden Umstellung des russischen Fahrparkes, „eine neue Zeit wirtschaftlichen, haushälterischen, politischen und überhaupt kulturellen Fortschritts Rußlands, dessen Beispiel zweifellos die anderen Staaten Europas folgen werden“.

### Die Internationale der Eisenbahnverwaltungen.

Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen berichtet u. a.:

*Internationaler Eisenbahnverband.* In Ausführung seiner im Oktober dieses Jahres gefaßten Beschlüsse trat der Internationale Eisenbahnverband, dem auch die russischen Eisenbahnen jetzt beigetreten sind, vom 14. bis 16. Dezember in Paris zu seiner ersten Sitzung zusammen. Zur Bearbeitung der wichtigsten und dringendsten Fragen des internationalen Eisenbahnwesens (Personentarife, Zoll- und Paßwesen, Sommerzeit, Abrechnung, durchgehende Güterzugbremse usw.) wurden fünf Kommissionen gebildet; der Vorsitz der ersten Kommission für den Personenverkehr, die am 9. April dieses Jahres in Berlin zusammentreten wird, wurde der Deutschen Reichsbahn übertragen. Die Geschäftsordnung für die Arbeit der Kommissionen wird ebenfalls auftragsgemäß von der Deutschen Reichsbahn aufgestellt.

Im Zusammenhang mit dem vor einigen Wochen gegründeten „Internationalen Eisenbahnverband“ (Union Internationale des Chemins de fer), der sich das Ziel gesteckt hat, unter Berücksichtigung des europäischen Verkehrs die Bedingungen für den Betrieb der Eisenbahnen zu verbessern, entnehmen wir dem „Nieuwe Rotterdamsche Courant“ folgende Einzelheiten:

„Vor dem Kriege spielte bekanntlich die „Vereinigung der Deutschen Eisenbahndirektionen“ in Europa auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens eine große Rolle. In ihrer Blütezeit waren 110 000 Kilometer Geleiseanlagen in ihr vertreten. Es gehörten ihr nicht nur alle deutschen Eisenbahnlinien an, sondern auch diejenigen der Niederlande, Luxemburgs, Rumäniens, Österreichs, Ungarns und Bosniens, desgleichen einige belgische und französische Gesellschaften. Durch den Völkerbundspakt wurde den Mitgliedern die Verpflichtung auferlegt, alles Nötige für den freien und den Transitverkehr zu veranlassen. Außerdem erklärte sich Deutschland im Friedensvertrag von Versailles bereit, allen Übereinkommen beizutreten, die von den alliierten und assoziierten Mächten bezüglich des internationalen Transitverkehrs nach Häfen, Seestraßen und Eisenbahnzentren in den nächsten 5 Jahren abgeschlossen werden.“

Nun ist nach langen Vorbereitungen die „Union Internationale des Chemins de fer“ mit Sitz in Paris zustande gekommen. Als Begründer des Verbandes werden diejenigen Gesellschaften betrachtet, die bei der Errichtung vertreten

waren, ferner jene, die später auf ihr Gesuch als Begründer aufgenommen werden wollen. Die Aufnahmebedingung sieht vor, daß die beitretende Gesellschaft Inhaberin eines Netzes von wenigstens 1000 Kilometern Normal- oder Breitspur sein und auf ihren Linien dem allgemeinen Güter- und Personenverkehr dienen muß. Gesellschaften mit weniger als 1000 Kilometer Linienlänge oder Schmalspurbahnen können nur aufgenommen werden, wenn sie beweisen können, daß sie für den internationalen europäischen Verkehr von Bedeutung sind. Ferner können Eisenbahn-, Transport- oder derartige Unternehmungen Mitglied werden, die in der einen oder anderen Hinsicht den Bedingungen nicht entsprechen, jedoch mit ihren Linien internationale Verkehrsverbindungen unterhalten.

Die Leitung setzt sich aus einer aus 12 Direktionen und einem Präsidenten zusammengesetzten Kommission zusammen. Die Generalversammlung legt für 10 Jahre die Länder und Ländergruppen fest, die in der Kommission Sitz und Stimme haben.

Die Direktionen dieser Länder oder Ländergruppen weisen die einzelnen Kommissionsmitglieder ihrer Gebiete an. Gleichzeitig haben sie die Dauer ihres Mandats festzusetzen. Die Kommission wählt aus ihrer Mitte ein Eisenbahndirektionsmitglied als Präsidenten und drei Direktionsmitglieder als Vizevorsitzende. Als Präsident amtiert zurzeit die französische Eisenbahndirektion, die Vizepräsidenten stellen Deutschland, Italien und England. Verhandlungssprache ist das Französische.

Der Kommission und dem Vorstand stehen fünf wichtige Subkommissionen zur Verfügung, die als die wichtigsten Faktoren der Organisation zu betrachten sind:

1. Die Subkommission für den Personenverkehr; 2. diejenige für den Güterverkehr; 3. die Subkommission für gegenseitige Versicherung- und Valuta-Fragen; 4. die Subkommission für den Austausch und die gemeinsame Verwendung von Wagen, und endlich 5. die Subkommission für technische Fragen

Mit der Vorbereitung und der Abwicklung der laufenden Geschäfte ist der von den französischen Direktionen anzuweisende Generalsekretär beauftragt. Bei Abstimmungen hängt die Anzahl der Stimmen von der Anzahl der Kilometer ab, welche die betreffende Direktion vertritt.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Bestimmung, daß keine Verfügung betreffend Tarife irgend einem Mitglied gegen seinen Willen aufgezwungen werden kann.

Es scheint uns nicht ausgeschlossen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation gelegentlich mit dieser Internationale zu tun haben wird, zunächst vielleicht einmal in der Besprechung technischer Fragen im Zusammenhang mit dem Dienst des Personals.

### Zusammenschluß der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten.

In einer am 17. November 1922 in Chicago abgehaltenen Sitzung der Exekutiven des Vereinigten Eisenbahnerverbandes von Nordamerika und der Amerikanischen Föderation der Eisenbahnarbeiter wurde die Fusion der beiden Verbände beschlossen. Der Beschluß muß in einer Abstimmung von den Mitgliedern bestätigt werden. Da sich aber voraussichtlich 99 Prozent der Mitglieder für den Zusammenschluß aussprechen werden, ist diese Abstimmung nur eine Formalitätssache. Unterdessen werden die beiden Organisationen ihre finanziellen Mittel gemeinsam verwalten, und seit 1. Dezember treten sie bereits als eine einzige Körperschaft auf.

Den entworfenen Statuten zufolge stellt sich die neue Organisation auf den Standpunkt des industriellen Zusammenschlusses. Denn da sich die Organisation nach Berufen, die unter modernen Verhältnissen Streitigkeiten, Spaltungen und Desorganisation zur Folge haben muß, überlebt hat, wird der Zusammenschluß nach Industrien als nächster Schritt betrachtet.

Die neue Föderation, welche den Namen „Amalgamated Railway Workers“ (Vereinigte Eisenbahner) führen wird, umfaßt 150 000 Mitglieder. Da eine auf den industriellen Zusammenschluß gerichtete Bewegung bereits eingesetzt hat, rechnet man damit, daß sich bald weitere Organisationen anschließen werden.

Wir werden diesen Versuch des Zusammenschlusses der verschiedenen Berufsgruppen der nordamerikanischen Eisenbahner mit Interesse verfolgen.

Wir hoffen, unsere amerikanischen Freunde werden bald einsehen, daß nach Schaffung der nationalen Einheit der nächste Schritt die Begünstigung der internationalen Einheit ist, also der Anschluß an die Internationale Transportarbeiter-Föderation. Die beiden anderen großen Industrie-Organisationen der Vereinigten Staaten, die Metallarbeiter und Bergarbeiter, gehören bereits ihrer resp. Internationale an.



### Die Arbeitsbedingungen der holländischen Hafendarbeiter.

Nach wochenlangen Unterhandlungen ist zwischen den Schiffsvereinigungen in Rotterdam und Amsterdam und den Transportarbeiter-Organisationen über die von den Unternehmern vorgeschlagene Revision der Arbeitsbedingungen eine Einigung zustande gekommen.

Die ursprünglichen Vorschläge der Arbeitgeber, die von großer Tragweite waren und auf Einführung des Neunstundentages in der allgemeinen Stauerei und für die Expeditions- und Speicherarbeiter und den Zehnstundentag im Maschinenbetrieb abzielten, wurden von den Arbeiterorganisationen abgewiesen. Die Unternehmer erklärten sich schließlich bereit, die Verhandlungen auf der Grundlage einer 48stündigen Arbeitswoche weiterzuführen.

Da in den holländischen Häfen Samstagnachmittags nicht gearbeitet wird (abgesehen von Schiffen, die Samstags oder Sonntags in See gehen), bedeutet dies die Einführung der 8½stündigen Arbeitszeit. Diese Arbeitszeit zerfällt in zwei Schichten von 4 und 4½ Stunden.

Für eine Tagschicht von vier Stunden wird in Rotterdam fl. 2,70, in Amsterdam fl. 2,82½ bezahlt; für die 4½stündige Tagschicht werden in Rotterdam fl. 3,15, in Amsterdam fl. 3,17½ bezahlt. Für Nacharbeit wird ein 50prozentiger Zuschlag gegeben.

Die ständigen Arbeiter erhalten für die 48stündige Arbeitswoche einen Mindestlohn von fl. 29,50.

Die Vereinbarung trat am 22. Januar dieses Jahres in Kraft und wurde für ein halbes Jahr abgeschlossen.

Über die neuen Tariflöhne wird noch verhandelt.

Die Arbeiterorganisationen, nämlich der Zentralverband der Transportarbeiter, die christliche und die römisch-katholische Organisation, haben den Arbeitgeberverbänden erklärt, daß sie diese Bedingungen nur unter dem Druck der Notwendigkeit annehmen. In den Häfen von Rotterdam und Amsterdam herrscht nämlich eine derartig entsetzliche Arbeitslosigkeit, daß ein Widerstand so gut wie ausgeschlossen war.



## Schiffsbau im Jahre 1922.

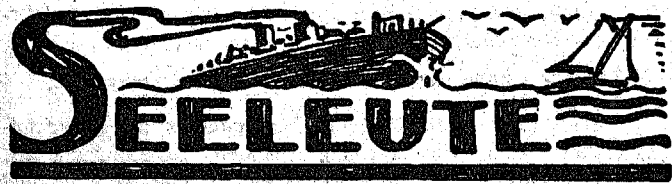
Lloyd's Register weist für Großbritannien und Irland am Ende des Jahres 1922 eine im Bau befindliche Handelstonnage von 1 468 599 Tonnen auf, gegen eine solche von 2 640 319 Tonnen am Ende des Jahres 1921. Da bei ungefähr 348 000 Tonnen die Arbeit eingestellt worden ist, beträgt momentan die im Bau befindliche Tonnage 1 120 000. Etwas weniger als die Hälfte sämtlicher geplanten Neukonstruktionen entfallen auf Werften in Großbritannien und Irland, was aus nachstehenden Ziffern hervorgeht:

### Im Bau befindliche Schiffe am 31. Dezember 1922.

	Zahl der Schiffe:	Tonnage:
1. In Großbritannien und Irland	315	1 468 599
2. In anderen Ländern	500	1 485 719
Total der ganzen Welt	815	2 954 318

Die unter 2 angegebene Zahl enthält etwa 216 000 Tonnen, auf denen zurzeit die Arbeit brach liegt. Aus den Zahlen ist ersichtlich, daß die Tonnage der in Großbritannien und Irland in Werften liegenden Neubauten am Ende des Jahres um annähernd 148 000 Tonnen geringer war als am Schluß des 3. Quartals. Die Aufstellung weist deutlich einen großen Rückgang im Schiffbau nach, welcher auch noch im letzten Jahre in die Erscheinung trat, gibt aber gleichzeitig zwei Vergleiche, die durchaus befriedigend sind.

Im letzten Quartal 1922 wurde in den Werften von Großbritannien und Irland der Bau von 231 187 Tonnen in Angriff genommen, eine Zahl, die diejenige der drei ersten Quartale bei weitem übersteigt. Die 231 187 Tonnen stellen denn auch ungefähr zwei Drittel aller in Arbeit genommenen Neubauten der ganzen Welt dar, die sich auf eine Tonnage von 344 630 belaufen. Im Gegensatz zu den 231 187 Tonnen des letzten Quartals des Jahres 1922 wurden im gleichen Quartal des Jahres 1921 55 290 Tonnen aufgelegt. Es geht mithin klar hervor, daß die Krisis im Schiffsbau überwunden ist. Ein Vergleich mit den Vorkriegsaufstellungen zeigt aber andererseits, wie weit die englischen Werften noch von ihrer normalen Tätigkeit entfernt sind. Die während der 12 letzten Vorkriegsmonate im Bau befindliche Durchschnittstonnage betrug 1 890 000, also 770 000 Tonnen mehr als jetzt aufgelegt sind. Die Tonnagezahlen für Neubauten der leitenden fremden Länder sind folgende: Deutschland und Danzig: 463 877; Italien: 299 499; Frankreich: 188 525; Holland: 142 969; Vereinigte Staaten von Nordamerika: 139 448 und Japan: 139 448 Tonnen.



## 25 Jahre Seemannsbewegung in Deutschland.

Am 1. Februar kann die Seeleute-Organisation in Deutschland auf eine 25jährige Wirksamkeit zurückblicken.

Wir wünschen unseren Kameraden zu diesem Jubiläum von Herzen Glück und hoffen, daß es der Organisation in naher Zukunft gelingen möge, die Erfüllung ihrer Forderungen zu erwirken und die deutschen Seeleute in unserem gemeinsamen Kampfe zum Siege zu führen.

Nachfolgende Einzelheiten entnehmen wir einer ausführlichen Betrachtung unseres Kameraden *Fr. Waack*, Berlin, Mitglied des Vorstandes des Deutschen Verkehrsbundes, der ein Mitbegründer der seemännischen Organisation und über 25 Jahre in der deutschen Seemannsbewegung tätig war:

Der 1. Februar des Jahres 1898 ist für die Seeleute Deutschlands ein denkwürdiger Tag. An diesem Tage, also vor nunmehr 25 Jahren, trat der auf dem 1. Deutschen Seemannskongreß im November 1897 gegründete Seemannsverband in Deutschland in Wirksamkeit.

Die Gründung der auf zentralistischer Grundlage aufgebauten Organisation erfolgte von Vertretern der bis dahin lokal organisierten Seeleute in *Hamburg, Bremen, Bremerhaven* und *Flensburg*. Was früher an Seemannsvereinigungen in einzelnen Seestädten bestand, waren mit Ausnahme der bereits erwähnten lokalen Branchenorganisationen, die in den neunziger Jahren gegründet wurden Unterstützungs- und Geselligkeitsvereine. Diese Vereine haben niemals versucht, auf die Gestaltung der Lohn-, Arbeits- und Rechtsverhältnisse der Seeleute, die äußerst rückständig waren, Einfluß zu gewinnen.

An Versuchen, die lokal und nach Branchen organisierten Seeleute auf zentralistischer Grundlage zu vereinigen, hat es nicht gefehlt. Aber der Agitation unter den Seeleuten, besonders im Ostseegebiet, stellten sich unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen, und so scheiterte alles an der Gleichgültigkeit der Seeleute.

Erst durch den großen Streik der Hafearbeiter und Seeleute 1896/97 trat hierin ein Wandel ein. Durch diesen Streik und seine Begleiterscheinungen wurden die Massen der Seeleute aufgerüttelt und in Bewegung gesetzt. Wir finden denn auch, daß im Jahre 1897 gleich an vier Orten Vereinsgründungen stattfanden und die bereits bestehenden Vereine starken Zuwachs an Mitgliedern erhielten. Noch im selben Jahre erging dann von dem Hamburger Seemannsverein ein Aufruf an sämtliche bestehenden Organisationen mit der Aufforderung, der Frage der Gründung eines Zentralverbandes näherzutreten. Dieser Aufruf hatte Erfolg. Schon am 19. Juni 1897 konnte in Hamburg eine vorberatende Konferenz abgehalten werden und bereits am 15. November 1897 tagte, gleichfalls in Hamburg, der 1. Deutsche Seemannskongreß.

Auf dem Kongreß gelangte mit allen gegen die Stimme des Stettiner Delegierten folgende Resolution zur Annahme:

„Der Kongreß der Seeleute Deutschlands beschließt, einen Zentralverband über ganz Deutschland zu gründen. Die jetzt bestehenden, auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden Seemannsvereine schließen sich dem Zentralverbande an.“

Als am 1. Februar 1898 der „Seemannsverband“ seine Wirksamkeit begann, setzte er sich zusammen aus vier Mitgliedschaften und zwei Filialen mit zusammen 1197 Mitgliedern. In weiteren zehn Hafenplätzen des Nord- und Ostseegebietes wurden seemännische Vertrauensleute eingesetzt. In der Kasse des Verbandes waren ganze 148,50 Mark vorhanden. Nach Ablauf des ersten Jahres quittierte der Verband bereits über ein Gesamtvermögen von 7413 Mark. Die Mitgliederzahl war auf 1514 gestiegen.

Vom Jahre 1907 ab entstanden dem Seemannsverbande Feinde im eigenen Lager. Unter Protektorat der Reeder wurden im Jahre 1907 in den verschiedensten Hafenstädten gelbe Vereine gegründet, die, um ihren eigentlichen Zweck zu verschleiern, sich die unterschiedlichsten Namen gaben.

Obwohl die gelben Vereine bei den Reedern in jeder Beziehung weitgehende Unterstützung fanden, haben sie es doch zu keiner nennenswerten Entwicklung gebracht. Sie haben nur das eine vermocht und zwar, den Seemannsverband mit den unfairsten Mitteln zu bekämpfen und ihm im Kampfe um die Besserstellung der Lebenslage der Seeleute Knüppel zwischen die Beine zu werfen.

Kaum waren die gelben und christlichen Seemannsvereine durch den Sturmwind der Revolution hinweggefegt worden, so machten sich schon wieder Leute daran, auf neue einen Zersplitterungskeil in die freigewerkschaftlich organisierte Seemannschaft hineinzutreiben. Unorganisierte, bolschewistisch und kommunistisch angehauchte Leute waren es, die das Feld des Unfriedens beackerten und eine neue Sonderorganisation

schufen. Die neue Gründung nannte sich „Deutscher Seemannsbund“, später „Deutscher Schiffahrtsbund“. Bisher hat diese Organisation weiter nichts fertig gebracht als Unfrieden in die deutsche Seemannsbewegung hineinzutragen.

Trotz aller dieser Schwierigkeiten und der vielen Anfeindungen hat sich die seemännische Organisation, wenn auch langsam, so doch stetig vorwärts entwickelt. Bei dem am 1. Juli 1910 erfolgten Zusammenschluß der Verbände der Transportarbeiter, Hafendarbeiter und Seeleute hatte der Seemannsverband in allen Hafenstädten Deutschlands Mitgliedschaften und Zahlstellen. Außerdem waren im Auslande sechs Filialen errichtet und zwar in Antwerpen, Rotterdam, Genua, Marseille, Hoboken und Buenos-Aires. Die Zahl der vollzahlenden Mitglieder betrug 8269.

Während des Weltkrieges ging die Mitgliederzahl erklärlicherweise erheblich zurück und zwar auf 5347 bei Kriegsende. Heute zählt die Reichsabteilung Seeleute bereits wieder 15 000 Mitglieder, und es sind in ihr vereinigt die Köche und Stewards sowie das Deck- und Maschinenpersonal (mit Ausnahme der Schiffahrtsoffiziere) der Groß-, Küsten- und Schlepsschiffahrt, der Bergungs-, Hochsee- und Heringsfischerei.

Von jeher hat die seemännische Organisation alles daran gesetzt, die trostlose soziale Lage der Seeleute zu heben und zu bessern.

So hat die Organisation u. a. unermüdlich für eine Revision der Seemannsordnung gewirkt. Auf Kongressen, Verbandstagen, in Versammlungen, in der Presse und in Zeitschriften wurde diese Frage fortlaufend erörtert. Die Wünsche und Forderungen der Seeleute wurden gesammelt, gesichtet, geprüft und zu Anträgen formuliert den sozialdemokratischen Reichstagsabgeordneten zugestellt.

Manche Verbesserungen, die bei der im Jahre 1902 erfolgten Revision der Seemannsordnung Gesetzeskraft erlangten, sind dieser unermüdlichen Tätigkeit zu danken.

Trotzdem entsprach die am 2. Juli 1902 in Kraft getretene neue Seemannsordnung nicht im entferntesten den berechtigten Wünschen und Forderungen der seemännischen Arbeiter.

Es wurde daher von der Organisation aufs neue ein Feldzug für eine erneute Revision derselben eröffnet.

Im Januar 1923 ist der Regierung vom Vorstand des Deutschen Verkehrsbundes ein Entwurf zu einer neuen Seemannsordnung unterbreitet worden. Es werden also demnächst die gesetzgebenden Körperschaften veranlaßt werden, sich mit der Revision der Seemannsordnung zu befassen.

Des weiteren kämpfte die Organisation durch Wort und Schrift und durch zahllose Eingaben an Reeder und Behörden für die Beseitigung der zum Himmel schreienden Mißstände bei der Heuervermittlung.

Der jahrzehntelang geführte Kampf hatte endlich zum Ergebnis, daß im November 1918 zwischen dem Zentralverein Deutscher Reeder und der Reichsabteilung Seeleute des Deutschen Transportarbeiterverbandes eine Vereinbarung zustande kam, wonach die gewerbsmäßige Heuervermittlung völlig ausgeschaltet und die Stellenvermittlung nur durch paritätisch verwaltete Heuerstellen erfolgt.

In der Frage des jahrelang angefochtenen Beköstigungswesens wurde insofern eine grundlegende Änderung erzielt, indem die Organisation durchsetzte, daß die Verpflegung der Besatzung nicht mehr dem Kapitän übertragen wird. Der Proviant wird von der Reederei eingekauft. Außerdem ist an Bord eines jeden Schiffes ein Verpflegungsausschuß tätig, der sich aus je einem Vertreter des Decks-, Maschinen-, Bedienungs- und Verpflegungspersonal und einem Offizier zusammensetzt. Diesem obliegt die Aufsicht über Verwaltung und Verwendung des von der Reederei eingekauften Proviantes. Auch hat er evtl.

Beschwerden der Mannschaft entgegenzunehmen, zu prüfen und gemeinsam mit der Schiffahrtsleitung für Abstellung der gemachten Ausstände zu wirken.

Durch ständige, öffentlich geführte Kritik, durch Eingaben an Reeder, Behörden, Regierung und parlamentarische Körperschaften sind ferner eine Reihe der übelsten vorher geschilderten Mißstände im Schiffahrtsbetriebe, wenn auch nicht völlig beseitigt, so doch zum Teil gemildert worden. Von einer durchgreifenden Verbesserung der sozialen Lage wird erst dann gesprochen werden können, wenn neben der Revision der Seemannsordnung und ihrer Nebengesetze und Verordnungen das nachstehende aufgeführte sozialpolitische Programm, für das die seemännische Organisation schon seit Jahrzehnten eintritt, durchgeführt sein wird:

I. Revision des Gesetzes betr. die Verpflichtung der Kaufahrtschiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute vom 2. Juni 1902.

II. Ausbau der seemännischen Sozialversicherung:

- a) betr. die Seeunfallversicherung;
- b) betr. die Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherung (Seekasse) der Seeberufsgenossenschaft;
- c) betr. die Krankenversicherung für Seeleute;
- d) betr. die Mitwirkung der Seeleute bei der Rentenfestsetzung.

III. Seemannsschutz:

- a) Revision des Gesetzes betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877;
- b) Einführung der behördlichen Kontrolle des Schiffbaues und der Schiffahrt unter Mitwirkung der Seeleute;
- c) Errichtung eines Reichsschiffahrtsamtes mit entsprechenden Unterabteilungen in den deutschen Schiffahrtsplätzen;
- d) Behördlicher Erlaß der Unfallverhütungsvorschriften unter Mitwirkung von Vertretern der Seeleute;
- e) Regelung der Tief- und Leichtladelinie auf reichsgesetzlicher Grundlage;
- f) Schaffung eines Reichsbemannungsgesetzes.

IV. Mitverwaltung bei den Reedereipensionskassen, soweit die Seeleute zur Beitragszahlung für diese verpflichtet sind.

V. Verstaatlichung des Rettungswesens an den deutschen Seeküsten.

Dazu treten die neuzeitlichen Forderungen:

1. Schaffung einer Arbeitnehmervertretung für die Seeschiffahrt gemäß § 5 des Betriebsrätegesetzes.
2. Einbeziehung der Seeleute in das Gesetz für die Erwerbslosenversicherung.
3. Einbeziehung der Seeleute in das Arbeitszeitgesetz.

Bisher wurden die Seeleute Deutschlands als die Stiefkinder der sozialen Gesetzgebung behandelt. So kann und darf es nicht weitergehen. Auch der seemännische Arbeiter und Angestellte hat ein Anrecht darauf, als freier Arbeiter anerkannt zu werden und muß in jeder Beziehung den gewerblichen Arbeitern am Lande gleichgestellt werden.

Mit Energie und Kampfeslust ging der junge Verband an die Arbeit heran, und wir können rückschauend heute mit Freude konstatieren, daß er im Laufe der Jahre gute und große Erfolge an seine Fahne heften konnte.

Durch eine Reihe glücklich durchgeführter Lohnbewegungen, bei denen mehrmals der Streik als letztes Mittel angewandt werden mußte, konnten die Heuern ganz wesentlich gesteigert werden. In verschiedenen Hafenorten wie Flensburg, Lübeck, Stettin, Kiel, Rostock und Bremen gelang es, schon in den ersten Jahren des Bestehens der Organisation die Lohn- und Arbeitsbedingungen auf tariflicher Grundlage festzulegen.

Durch diese tarifliche Vereinbarungen wurden auch die früher von den Reedern einseitig festgelegten Arbeitsbedingungen und die sogenannten „freien“ Vereinbarungen beseitigt.

Die gewerkschaftliche Einheitsfront der Transport- und Verkehrsarbeiter zu Wasser und zu Lande, verkörpert im Deutschen Verkehrsbund, hat auch diese mächtige Unternehmergruppe dazu gezwungen.

Am 3. Dezember 1918 wurde zum erstenmal ein Tarifvertrag abgeschlossen, durch den die Lohn- und Arbeitsbedingungen für alle seemännischen Chargen geregelt wurden und der Geltung für die gesamten deutschen Seeschiffe erlangte.

Darauf folgten dann zentrale Tarifabschlüsse für die Hochsee- und später auch für die Heringsfischerei, sowie für die Besatzungen der deutschen Seeschlepper und Seeleichter.

Alle diese Tarifverträge sind bis heute wiederholt zugunsten der Seeleute abgeändert worden.

Die Tarife, welche vom 3. Dezember 1918 bis heute zwischen dem Zentralverein Deutscher Reeder und den seemännischen Berufsverbänden abgeschlossen wurden, bieten den Seeleuten neben den vielfach erfolgten Heuererhöhungen und Erhöhung des Überstundenlohnes unter anderem folgende Vorteile:

Achtstündige Arbeitszeit im Hafen und auf der Reede. Dreiwachensystem auf allen Dampfschiffen und Schiffen mit Hauptmotoren von über 1000 B. R. T., erhebliche Verkürzung der Arbeitszeit für das Bedienungs- und Verpflegungspersonal, deren Arbeitsbereitschaft nicht in weiterem Umfange in Anspruch genommen werden soll, als für die Zubereitung der gewöhnlichen Mahlzeiten und für die regelmäßige Bedienung der an Bord befindlichen Personen erforderlich ist.

Einsetzung einer Verpflegungskommission, deren Aufgabe es sein soll, den Proviant Einkauf und die Verwendung desselben sowie die Zubereitung des Essens an Bord zu überwachen, auch Beschwerden der Mannschaften entgegenzunehmen.

Ferner Versicherung gegen Seeunfall durch unmittelbare Kriegsgefahr und Versicherung der Effekten der Schiffsleute.

Ausschaltung der gewerksmäßigen Stellenvermittler und Einführung der paritätischen Verwaltung bei der Heuervermittlung.

Ferner wurden bestimmte Fahrzeiten für das Deck- und Maschinenpersonal festgelegt, ebenso gleiche Kündigungsfristen für Reeder und Seeleute.

Weiter enthalten die Tarifverträge Bestimmungen über die Reinigung der Logis. Allwöchentlich soll eine gründliche Reinigung derselben während der Arbeitszeit und zeitweise auch eine Desinfektion vorgenommen werden. Bei Neubauten soll im Logis für jeden Schiffsmann ein Kleiderspind eingebaut werden. Zur Verrichtung der Backschaft soll ein Mann vor Beginn der Freizeit vom Dienst freigestellt werden. Über alle Streitigkeiten aus dem Tarifvertragsverhältnis, entscheidet ein Tarifschiedsgericht.

Die Tarifverträge für die Besatzungen der deutschen Seeschlepper und Seeleichter, Hochsee- und Heringsfischerei enthalten ähnlich günstige Abkommen.

Alles in allem kann gesagt werden, daß die seemännische Organisation in Deutschland eine zufriedenstellende Entwicklung genommen und recht beachtenswerte Erfolge aufzuweisen hat. Es muß und wird gelingen, weitere Fortschritte und Erfolge zu erzielen, wenn nur ein jeder Seemann sich seiner Aufgabe voll bewußt ist und sich in den Dienst der gerechten Sache stellt, getreu dem Wahlspruche: „Durch einig Streben und männlich Walten muß sich der Arbeit Macht entfalten“.

## Unternehmergewinne und Arbeitsbedingungen.

In allen Ländern verkünden die Unternehmer, daß die Löhne der Arbeiter herabgesetzt und die Arbeitsstunden verlängert werden müssen, da sonst der Betrieb nicht fortgesetzt werden könne.

Welcher Wert diesen Behauptungen beizumessen ist, geht aus Berichten wie dem nachstehenden hervor, den wir der Zeitschrift „The Economist“ vom 13. Januar 1923 entnehmen:

### Chargeurs Réunis.

(Französische Dampfschiffahrtsgesellschaft.)

Die ordentliche Generalversammlung der A.-G. „Chargeurs Réunis“ fand am 27. Dezember 1922 in Paris statt.

Im Laufe seiner Eröffnungsrede wies der Vorsitzende einerseits auf die großen Schwierigkeiten hin, mit denen Schiffahrtsgesellschaften im letzten Geschäftsjahre (1921—1922) zu kämpfen hatten und sprach andererseits über den befriedigenden Geschäftsgang der Chargeurs Réunis.

Dank einer vorsichtigen und klugen Leitung konnte der Buchwert der Flotte, welche am 30. Januar 1922 aus 41 seetüchtigen Ozeandampfern (gegen 38 im Monat Mai desselben Jahres) und aus 5 Hilfsschiffen bestand und eine Bruttotonnage von 313 107 Tonnen umfaßte, auf durchschnittlich 413 Franken per Tonne abgeschrieben werden.

Da außerdem der überwiegende Teil der Schiffe nach 1914 gebaut worden ist und fast sämtliche Schiffe für den Passagier- oder Emigrantendienst ausgerüstet sind, muß diese Ziffer als sehr niedrig erachtet werden.

Am 30. Juni 1922 waren noch 10 große Neubauten in Dock, von denen mittlerweile 3 vom Stapel gelassen werden konnten.

Der Bruttogewinn des vergangenen Geschäftsjahres, das mit dem 30. Juni 1922 abgeschlossen wurde, beträgt 16 000 000 Franken. Von dieser Summe sind jedoch, und zwar im Einklang mit der französischen Geschäftshandhabung, vorerst noch die Summe für Reserven und Abschreibungen abzuziehen.

Auf dem Reservekonto der Flotte wurden 7 211 722,69 Franken verbucht, für Kühlanlagen 1 500 000 Franken, für Hilfsschiffe, Mobilien und Immobilien usw. 1 350 000 Franken, auf dem Versicherungsfonds zirka 2 370 000 Franken, endlich auf diversen anderen Konti ähnlichen Charakters ungefähr 2 000 000 Franken.

In Übereinstimmung mit dem Beschluß der Generalversammlung wurden außerdem noch 1 500 000 Franken von dem auf die Aktien entfallenden Reingewinn von 1 592 016,80 Franken abgeschrieben und dem Reservekonto für Neubauten überwiesen.

Ein Spezialbeschluß der Versammlung ermächtigte außerdem den Verwaltungsrat, die Gesamtsumme von 36 395 132 Franken, welche die Habenseite des Reservefonds für Aktienprämien aufweist, zu weiteren Abschreibungen des Buchwertes der Gesellschaftsflotte im Geschäftsjahr 1922—1923 anzuwenden.

Im Zusammenhang mit verschiedenen Anfragen über die mutmaßlichen Geschäftsergebnisse des laufenden Jahres führte der Vorsitzende u. a. folgendes aus:

„Ohne daß ich mich in Prophezeiungen ergehen will, kann ich sagen, daß wir mit vollem Vertrauen auf die Ergebnisse des laufenden Jahres sehen können, welche nach unserer Ansicht bei weitem besser sein werden als diejenigen des vergangenen Jahres. Es kann jetzt bereits gesagt werden, daß die erste Hälfte des Jahres uns zu Hoffnungen berechtigt, ohne daß es uns natürlich vorderhand möglich wäre, Einzelheiten anzuführen. Die Lage verbessert sich augenfällig, speziell was den Überseedienst betrifft. Dies ist eine natürliche Folge der außergewöhnlichen Zunahme der Exporte. Ebenso ist bei den Frachttarifen für die große Fahrt eine steigende Tendenz festzustellen.“