



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

POSTFACH 996
AMSTERDAM.

NUMMER 4

AMSTERDAM, DEN 15. FEBRUAR 1923

Inhalt: *Allgemeines:* Abänderungen im Adressenverzeichnis. — Der kommende Kampf. — Die Besetzung des Ruhrgebietes. — Nicht nur machtlos, sondern auch noch feige. — Zusammenarbeit mit den amerikanischen Arbeitern. — Der Krieg. — Unsere gesellschaftliche „Ordnung“. — *Eisenbahner:* Die Formen des wirtschaftlichen Kampfes der Eisenbahner. — *Transportarbeiter:* Kongresse der französischen Organisationen. — *Hafenarbeiterlöhne* in Schweden. — *Seeleute:* Französischer Seeleute-Kongress. — Das doppelte Gesicht. — Der neue Tarifvertrag der schwedischen Seeleute.

Abänderungen im Adressenverzeichnis.

Beifügen unter „Mitglieder des Generalkomitees“.

Seite 16. G. Sardelli, Vertreter für Italien; Adresse: Via Spezia 32, Roma.

N. Nathans, Zweiter Sekretär.

A. Forstner wird J. Tomschik. Adresse bleibt dieselbe.

Mitglieder des Exekutivkomitees:

A. Forstner wird J. Tomschik; beifügen N. Nathans, Zweiter Sekretär.

Seite	Alte Adresse	Neue Adresse
21	R ₆ Fédération Belge du Personnel des Tramways, Place Fontainas 13, Bruxelles. Organ: Le Tram Belge.	R ₆ *Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux, Rue Joseph Stevens 8, Bruxelles. Organ: Le Tram Belge.
22	R *Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik, Rudolfstrasse 93, Aussig (Krammel). R ₆ (+T+S+T ₆) *Deutscher Transportarbeiterverband	R *Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik, Schillerstrasse 22, Aussig (Krammel). R Privatbanefunktionäres Forbund, Ny Kaervey, Aalborg. Organ: Dansk Privatbaneblad. R ₆ (+T+S+T ₆) *Deutscher Verkehrsbund.
23	R ₁ Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, 8 Park Square, Leeds. Organ: Locomotive Journal. R Sindicato Ferroviari Italiani, Via Marghera No. 1, Bologna. Organ: La Tribuna dei Ferroviari. R ₆ Sindicato Tramvieri Italiani, Via Monza 15, Roma.	R ₁ * Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, 9, Arkwright Road, Hampstead, London NW. 3. Organ: Locomotive Journal. R Sindicato Ferroviari Italiani, Casella postale 490, Torino. Organ: La Tribuna dei Ferroviari. R ₆ *Sindacato Tramvieri Italiani, Via Spezia 32, Roma.
24	R Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych w Polsce, Ul. Długiej 19, Warszawa. Organ: Koleiarz Zwiaskowiec.	R *Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych w Polsce, Ul. Długiej 19, Warszawa. Organ: Koleiarz Zwiaskowiec.
27	R ₁ Brotherhood of Locomotive Engineers, Firemen and Enginemen, 1188, B. of, L. E. Bldg Cleveland, Ohio.	R ₁ Brotherhood of Locomotive Engineers, 9th floor, B. of L. E. Bldg., Cleveland, Ohio. Organ: Locomotive Engineers Journal. R ₁ Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, 9th Floor, Guardian Bldg., Cleveland, Ohio. Organ: Locomotive Firemen's Magazine.
28	R ₆ American Federation of Railroad Workers, 1209, Morton Building, 588, S. Dearborn St, Chicago, 111.	R American Federation of Railroad Workers, 315, So. Ashland Boulevard, Chicago, 111.
31	Afrika.	R Rhodesian Railway Workers' Union, P. O. Box 109, Bulawayo (Rhodesia).

Seite	Alte Adresse	Neue Adresse
31	<i>Asien.</i>	<i>Niederländisch-Ostindien.</i> R Vereeniging van Europeesch personeel in dienst by de Deli Spoorwegmaatschappy, Javastraat Huize A. Muller. Medan. Organ: De Seinpal. R Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel in Ned, Indië, Heerenstraat, Semarang, Organ: De Volharding.
37	T Savez Saobracajnih i Transportnih, Radnika i Sluzbenik Jugoslavia, Petrinjska Ul 40, Zagreb.	
38	T Związek Zawodowy robotników na Drogach wodnych, Warszawa.	Związek Zawodowy robotników na Drogach wodnych, Nowy Zjazd 6, Warszawa.
45	S Suomen Merimiesten ja lämmitäjain-Uniointi, Lapinlahden katu 8 B 10, Helsingfors.	S Suomen Merimiesten ja lämmitäjain Uniointi, Heleneгатan 4, Helsingfors.
45	S Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, 211, Rue Lafayette, Paris (Xe). Organ: Le Travailleur de la Mer.	S *Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, 211, Rue Lafayette, Paris (Xe). Organ: Le Travailleur de la Mer.
47	S Verband Südslavischer Seeleute, Bakar.	S *Verband Südslavischer Seeleute, Susak. <i>Roumania.</i> S Association des Marins de la Navigation maritime et fluviale de Roumanie, Str. Rosiorilor 393, Braila.
60	Metallarbeiter, C. Ilg, Kapellenstrasse 6, Bern.	Metallarbeiter, C. Ilg, Monbijoustr. 61, Bern.

ALLGEMEINES

Der kommende Kampf.

Allmählich, endlich, kommt die Arbeiterklasse in verschiedenen Ländern nun doch in Bewegung. Es geht vorerst noch in einem langsamen und trägen Tempo, aber der Beginn ist da.

In Frankreich, in Belgien, in England, in den skandinavischen Ländern, in Holland, äußert sich der Protest der Arbeiter gegenüber der gewalttätigen Besetzung des Ruhrgebietes nicht nur in mehr oder weniger kräftigen Artikeln in der Gewerkschafts- und sozialistischen Presse, sondern dieser Widerstand manifestiert sich auch in gewaltigen Protestmeetings.

In einem Lande ist der Protest auch schon darüber hinausgegangen.

In Holland hat die Vorstandskonferenz des Niederländischen Gewerkschaftsbundes in ihrer letzten Sitzung beschlossen, als erste Gabe zur Unterstützung der deutschen Kameraden in ihrem Kampf gegen das inländische und internationale Kapital 2 1/2 Prozent des Gesamtvermögens der Organisationen zur Verfügung zu stellen.

Der Internationale Gewerkschaftsbund hat im Hinblick auf dieses Beispiel an alle angeschlossenen Landeszentralen ein Rundschreiben gerichtet, in dem die Arbeiter der anderen Länder aufgerufen werden, dem Internationalen Gewerkschaftsbund zur Unterstützung des proletarischen Kampfes der

deutschen Arbeiterklasse gegen die Militärgewalt und den Kapitalismus gleichfalls größere Beträge zur Verfügung zu stellen.

Der russische Gewerkschaftsbund, der dem Internationalen Gewerkschaftsbund bis jetzt nicht angeschlossen ist, ist mittlerweile dem Beispiel des Niederländischen Gewerkschaftsbundes gefolgt und hat der deutschen Arbeiterklasse für ihren Abwehrkampf gegen die militärische Gewalttat den Betrag von 100 000 Goldrubel = 120 000 holländischen Gulden, zugewendet.

Und als erstes erfreuliches Zeichen, daß die Arbeiter außer der Abhaltung von Protestversammlungen, der Annahme von Resolutionen und der Veranstaltung von Geldsammlungen noch anderes zu tun bereit sind, darf der Beschluß der holländischen Transportarbeiter und Eisenbahner, beide der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen, betrachtet werden, demzufolge unter allen Umständen, ohne Rücksicht auf die möglichen Folgen, der Transport von Ruhrkohlen für die Entente über Holland verhindert werden soll. Schon hat ein erster Trupp von holländischen Transportarbeitern, Mitgliedern des Zentralverbandes, die auf Rheinschiffen beschäftigt sind, das Ansinnen der französischen Besatzung, Kohlen aus dem Ruhrgebiet zu befördern, mit Arbeitsverweigerung beantwortet.

Dies alles ist immer noch nicht viel, ist bitter wenig im Verhältnis zu dem, was hätte geschehen müssen und noch weit entfernt von einem allgemeinen, gut organisierten und bewußten Widerstand gegenüber den militärischen Gewaltmaßnahmen, gegen den internationalen Kapitalismus, der hinter dieser Gewalt steht.

Aber ist dieser Anfang auch noch bescheiden, so ist es doch immerhin ein Anfang. Ein allererster Anfang.

Inzwischen geht der Kampf der deutschen Arbeiterschaft im Ruhrgebiet gegen die militärische Gewaltherrschaft und den ausländischen Kapitalismus weiter.

Vielleicht ist dieser Kampf nicht ganz frei von — wir wollen nicht sagen nationalistischen, aber immerhin nationalen Tendenzen. Was nicht hindert, daß die deutschen Arbeiter, die Bergleute, Eisenbahner und Transportarbeiter im Ruhrgebiet in bewundernswerter Weise, ruhig und besonnen, aber unerschütterlich den Kampf führen und durchsetzen, und der Welt demonstrieren, was die Arbeiterklasse, wenn sie einig, gut organisiert, vom festen Willen für ein bestimmtes Ziel erfüllt ist, mit ihren wirtschaftlichen Machtmitteln vermag; was das Proletariat, wenn es von seinen wirtschaftlichen Machtmitteln gegenüber der militärischen Gewalt und gegenüber dem Kapitalismus und Imperialismus, die sich dieser Gewalt bedienen, Gebrauch machen, vermag!

Es ist schwer, schon jetzt voraussagen und feststellen zu wollen, wie sich die Dinge im Ruhrgebiet weiter entwickeln werden und wer schließlich, nicht dem Scheine nach und in den Augen der Welt, sondern in Wahrheit Sieger bleiben wird. Ebensowenig, ob diese Entwicklung weitere krasse Maßnahmen seitens der Besatzungstruppen zur Folge haben und damit zu einem noch hartnäckigeren, noch energischeren Widerstand der Arbeiter führen wird.

Die organisierten Arbeiter aller Länder können nur hoffen, daß die deutsche Arbeiterklasse imstande sein möge auszuharren und die Absichten, als direktes Ausbeutungsobjekt der ausländischen Kapitalisten mißbraucht zu werden, zu Schanden zu machen.

Und weiter kann das Proletariat nur hoffen, daß der Kampf der deutschen Arbeiter sich von allen nationalen Nebentendenzen befreien werde. Und hoffen, von Herzen hoffen, die deutsche Arbeiterklasse möge imstande und bereit sein, auf dieselbe Weise, mit denselben Mitteln, mit derselben Ausdauer gegen die Ausbeuter im eigenen Lande vorzugehen, die jetzt nicht nur ihrer Haltung zujubeln, sondern auch von der Kraft der Arbeiterklasse profitieren, um ihre eigenen Interessen gegenüber den ausländischen Kapitalistengruppen zu verteidigen und zu schützen.

Geschieht dies und wendet sich die deutsche Arbeiterklasse mit demselben Aufwand an Energie gegen die Ausbeuter des eigenen Landes, gegen das zynische, erbarmungslose, deutsche Kapitalistentum, das bestrebt ist und dem es auch bereits gelungen ist, alle Lasten des Friedensvertrages, alle materiellen und moralischen Folgen des verlorenen Krieges auf das Proletariat abzuwälzen, dann wird sich zeigen, daß dieses deutsche Unternehmertum, das jetzt der Arbeiterschaft des Ruhrgebietes zujubelt, sie unterstützt und als Vaterlandsfreunde verherrlicht, diese selben französischen und belgischen Truppen zu Hilfe rufen wird, um den Angriff der Arbeiterklasse auf ihren Besitz und ihre privilegierte Stellung blutig zurückzuschlagen.

Dann wird auch unzweideutig die „Einheitsfront“ der deutschen, französischen und belgischen Kapitalisten gegenüber den deutschen Arbeitern demonstriert werden, — dieselbe „Einheitsfront“, die vor dem Kriege und während des Krieges bestanden hat und die auch heute besteht — allen möglichen Gegensätzen und allen nationalistischen Hetzereien hüben und drüben zum Trotz.

Wie immer aber der „Krieg“ im Ruhrgebiet auch ablaufen mag, so wird auch jetzt wieder, wie in jedem andern Kriege, in letzter Instanz das Proletariat der Verlierer sein. Das deutsche Proletariat und mit ihm das internationale.

Wenn die Frage der Besetzung und die Reparationsfrage, die der Anlaß hierfür war, auf die eine oder andere Weise eine Lösung gefunden haben und die Zustände in Deutschland wieder „normal“ sein werden, wird auch der Augenblick immer näher rücken, wo die Mark stabilisiert werden muß. Ob diese Stabilisierung auf Grund des heutigen Markwertes erfolgen oder ob die Mark bis dahin noch um viele Prozente sinken wird — die Stabilisierung muß früher oder später kommen. Und mit

ihr wird für die deutsche Arbeiterklasse eine Arbeitslosigkeit kommen, die nicht nur größer und furchtbarer sein wird, als die deutschen Arbeiter sie je gekannt haben, sondern wahrscheinlich größer und furchtbarer, als sie bisher in irgend einem Teil Europas geherrscht hat. Die deutsche Arbeiterklasse, entkräftet und ausgesogen durch den jahrelangen Krieg und den ebensolangen sogenannten „Frieden“, der in mancher Hinsicht noch um vieles schlimmer und härter war als der Krieg selbst, wird das infolge der Arbeitslosigkeit entstandene Elend nicht tragen können noch tragen wollen.

Und auch dann wieder wird die Bourgeoisie, von ganzem Herzen, dabel von der Bourgeoisie und den Regierungen aller anderen Länder unterstützt, jeden Widerstand der ausgesogenen, zur Verzweiflung getriebenen Arbeitermassen im Blute ersticken.

Für die Arbeiter der andern Länder wird dann der Augenblick gekommen sein, wo sie wiederum zeigen und beweisen können, daß sie eine einzige große Interessengemeinschaft bilden; daß internationale Solidarität und Zusammengehörigkeit, allen Enttäuschungen und Verfehlungen in der Vergangenheit zum Trotz, doch bestehen, daß Gemeinschaft des Kampfes und der Leiden der Arbeiter aller Länder schließlich doch mehr ist als bloße Theorie.

Und nicht nur aus Rücksichten internationaler Solidarität wird dann das organisierte, internationale Proletariat sich an die Seite der deutschen Arbeiterklasse stellen und ihren Kampf — den Kampf gegen die eigene Bourgeoisie, aber gleichzeitig indirekt auch gegen den internationalen Kapitalismus — mit allen Mitteln unterstützen müssen. Auch im wohlverstandenen eigenen Interesse werden dann die Arbeiter der anderen Länder Seite an Seite mit den deutschen Arbeitern den Kampf führen müssen. Denn ebenso wie die kurze Periode von größerer Freiheit, größerem Einfluß und verhältnismäßig größerem Wohlstand, welche die Arbeiter fast aller Länder unmittelbar nach dem Krieg gekannt haben, der revolutionären Bewegung zu danken war, die dem Zusammenbruch der militärischen Macht in Deutschland nachfolgte, so wird auch der Ausgang des künftigen Kampfes der deutschen Arbeiterklasse seine Rückwirkung haben auf die Lage der Arbeiterklasse im übrigen Europa. Der Sieg des deutschen Proletariats über seine eigene Bourgeoisie bedeutet die Möglichkeit eines erfolgreichen Kampfes der Arbeiter auch in anderen Ländern. Die Niederlage des deutschen Proletariats, ein blutiges Niederschlagen seines Angriffes, bedeutet einen unaufhaltsamen Siegeszug der Reaktion — einen Sieg über die unabhängige, für die Befreiung der Menschheit, für die Verwirklichung des Sozialismus kämpfende Arbeiterbewegung.

Die Bourgeoisie aller Länder weiß dies und unterstützt offen und versteckt die deutschen Kapitalisten. Sie kennt und begreift in vollem Maße die Gemeinsamkeit ihrer Interessen.

Möge auch das Proletariat in gleichem Maße, und wenn möglich noch besser, seine Interessengemeinschaft mit der deutschen Arbeiterschaft erkennen und damit die Einheit der Interessen der Arbeiter aller Länder.

Wann dieser Kampf des deutschen Proletariats gegen das gesamte Unternehmertum losbrechen wird: ob in einigen Wochen, in einigen Monaten, vielleicht erst in einem Jahre oder noch später, — ist schwer zu sagen. Aber sicher ist, daß er unausbleiblich ist.

Wird die Arbeiterklasse in den übrigen Ländern, werden die Organisationen und wird die Internationale dann bereit und imstande sein, ihre Pflicht zu erfüllen?

Eine kraftvolle, unablässige Propagandaarbeit unter den Arbeitern ist nötig. Eine unausgesetzte, unermüdliche Aufklärungskampagne. Damit die Arbeiter aller Länder begreifen und wissen, um was es geht, begreifen und wissen, welche Interessen auf dem Spiele stehen.

* * *

Mögen vor allem die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute sich des Ernstes der Zeit und der Größe der Aufgabe bewußt werden; die ihrer wartet, wenn sie ihren Platz in dem kommenden Kampf in Ehren einnehmen wollen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die ihr angeschlossenen Organisationen haben in der Vergangenheit in mehr als einem Fall ihre Pflicht getan. Bei dem Boykott gegen Ungarn, bei der Verhinderung der Waffentransporte in dem Kriege Polens gegen Sowjetrußland, sind es die angeschlossenen Arbeiter gewesen, die, der eigenen Losung und der Losung des Internationalen Gewerkschaftsbundes folgend, den Kampf aufgenommen und durchgeführt haben. Ein Kampf, der nicht leicht war.

Der kommende Kampf wird noch schwerer sein und weit größere Opfer fordern.

Kameraden!

Bereitet Euch vor für diesen Kampf! Seit bereit zu jedem Opfer, das er persönlich und von Eurer Organisation fordern wird!

Schließt Euch zusammen, national, vor allem aber, Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, bildet international eine fest aneinander geschlossene Armee, in der jedes einzelne Regiment bereit ist, sich für das andere zu opfern in dem großen, gemeinsamen Kampf für die Befreiung der Arbeiterklasse.

Edo Fimmen.

Die Besetzung des Ruhrgebietes.

Der Generalrat der „Transport and General Workers' Union“ (Englische Transportarbeiter und ungelernete Arbeiter) nahm in einer Sitzung Stellung zur Ruhrbesetzung und faßte folgende Resolution:

„Der Generalrat der „Transport and General Workers' Union“ protestiert nachdrücklich gegen die durch die französische Regierung eingeleitete militärische Besetzung des Ruhrgebietes.

Er nimmt mit Entrüstung davon Kenntnis, daß die Kameraden des Transportgewerbes mit Hilfe der Bajonette zur Weiterarbeit gezwungen werden, und daß sie und andere Arbeiter sich der brutalsten militärischen Schreckensherrschaft unterwerfen müssen.

Er fordert die englische Regierung energisch auf, gegen diese Politik, die Europa unfehlbar in einen neuen Krieg und in neues Elend stürzen wird, zu protestieren.

Er ruft die Mitglieder auf, alle zur Verhinderung eines neuen Krieges und einer neuen militärischen Schreckensherrschaft vom Generalrat des Gewerkschaftsbundes getroffenen Maßnahmen zu unterstützen.“

Nicht nur machtlos, sondern auch noch feige.

In unserer vorigen Nummer veröffentlichten wir ein Urteil des „Daily Herald“ über den Völkerbund. Das Blatt führte u. a. aus:

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

Der Völkerbundsrat hat sich denn auch inzwischen in feierlicher Sitzung zusammengefunden.

Es gab immer noch Leichtgläubige, die gehofft hatten, daß diese Sitzung zu Besprechungen und zur Ergreifung von Maßnahmen führen könnte, die die Welt vor den eventuellen

schrecklichen Folgen des Treibens der französischen Großkapitalisten im Ruhrgebiet bewahren sollte.

Viele Mitglieder des Rates waren auch mit der Absicht oder dem Wunsche, die Ruhrfrage zur Sprache zu bringen, gekommen.

Die französische Regierung hatte jedoch bereits vorher zu verstehen gegeben, daß sie nicht durch Einmischung von auswärts in ihre „sich in vollem Gange befindliche Aktion“ beeinträchtigt werden wollte.

Und so wurde denn über die, die ganze Welt interessierende und in Spannung haltende Frage kein Wort gesprochen!

Der Vertreter Schwedens im Völkerbundsrat, *Branting*, sprach sich dem „Populaire“ gegenüber unter anderm wie folgt aus:

„Obgleich der Wunsch vieler Mitglieder dahinging, war es dennoch wenig wahrscheinlich, daß eine Intervention in dieser Frage vom Rate mit allgemeiner Mehrheit beschlossen worden wäre. Wir mußten folglich vorsichtig zu Werke gehen und uns augenblicklich auf Vorbereitungen für die Zukunft beschränken. Nach meiner Überzeugung wird die große Frage der Reparationen auf natürlichem Wege vor den Völkerbund gelangen. Hoffentlich wird sich der Zustand bis zu diesem Zeitpunkte nicht allzusehr verschlimmert haben.“

Kann man sich weniger schwach ausdrücken?

Kann Machtlosigkeit deutlicher in Erscheinung treten?

Da Frankreich die Behandlung der Frage unangenehm wäre, wird von derselben einfach ganz abgesehen!

Dies in der Hoffnung, daß sich „inzwischen der Zustand nicht allzusehr verschlechtert haben wird“! Vielleicht durch einen neuen Weltkrieg!

Wie kraß im Vergleiche zum Verhalten gegenüber Frankreich mutet das Auftreten *desselben Völkerbundsrates* gegenüber dem viel kleineren Litauen an!

Auch dort bestehen mit einem Nachbarstaate, und zwar mit Polen, Differenzen, die sich aus den viel gepriesenen Friedensverträgen ergeben.

In diesem Falle beschäftigte sich der Völkerbund mit der Angelegenheit, obwohl der Vertreter Litauens in der Sitzung erklärte, mit dem Ausspruche des Völkerbundes nicht einig gehen zu können. Man wird nachstehend ersehen, wie die edle Entrüstung sich diesem Lande gegenüber Luft machte!

Und Ironie des Schicksals! Dabei war es der Vertreter Frankreichs, der unter offensichtlicher Zustimmung des ganzen Rates die Ablehnung der Intervention aufs schärfste verurteilte.

Es war *Viviani*, der in diesem Zusammenhang feststellte, daß die Weigerung Litauens den Wert des einstimmig angenommenen Beschlusses des Völkerbundes nicht beeinträchtigen könne. Litauen habe nicht das Recht, sich gegen die Ausführung dieses Beschlusses aufzulehnen. Andernfalls würden die Artikel 15 und 16 in Kraft treten, d. h. alle Mitgliedstaaten müßten ihre kommerziellen und finanziellen Beziehungen mit Litauen abbrechen, es müßten strenge Sanktionen gegen das Land ergriffen und dieses aus dem Völkerbund ausgeschlossen werden.

Viviani richtete in diesem Zusammenhang folgende Worte an die Adresse Litauens:

„Wenn Sie die in Ihrer Erklärung enthaltene Drohung in die Tat umsetzen und sich mit Gewalt gegen die Ausführung des gefaßten Beschlusses zur Wehr setzen, so treten die Bestimmungen des Artikels 16 in Kraft. Sie sind Mitglied des Völkerbundes. Als sie Mitglied wurden, waren Ihnen die Statuten bekannt. Wir können einen solchen Skandal nicht dulden.“

Und er fügte noch hinzu, daß, falls die litauische Regierung feindlich gegen Polen aufträte, der Völkerbundsrat sofort zusammentreten soll, um die Sachlage in Erwägung zu ziehen. Falls das Vorgehen als kriegerischer Akt aufgefaßt werde, soll Artikel 16 in Kraft treten, d. h. Litauen soll aus dem Völkerbund ausgeschlossen werden. Dadurch würde aber ein Konflikt mit den übrigen Mächten des Völkerbundes entstehen.

Also sprach Frankreichs Vertreter

So lautete das Urteil des Völkerbundsrates gegenüber Litauen!

Aber die zwischen den großkapitalistischen Gruppen Frankreichs und Deutschlands bestehenden Streitigkeiten, die die Gefahren neuer Kriegsschrecken in sich schließen, werden für die Erledigung als zu delikant befunden.

Völkerbund — Völkerbetrug!

Ein weiterer Fingerzeig für die Arbeiterklasse, ihre Bestrebungen voll auf ihre Machtentfaltung zu richten, um bald in der Lage zu sein, diese Gesellschaft nach Hause zu schicken und das Heft selbst in die Hand zu nehmen.

Zusammenarbeit mit den amerikanischen Arbeitern.

Die Februarnummer der „Labour Magazine“ schreibt:

„Zu den erfreulichsten Nachrichten, die uns seit langer Zeit zugegangen sind, zählt der Bericht der Metallarbeiter-Unionen, „Metal Workers' Unions“, der Vereinigten Staaten, die in einer Resolution ihren europäischen Kameraden zu ihrem Kampf gegen die Versuche der Arbeitgeber, die Mindestlöhne herabzudrücken und die Arbeitsdauer zu verlängern, beglückwünschen. Die Resolution läßt ferner durchblicken, daß, sobald die Wirtschaftskrise in Amerika überwunden sein wird, die Metallarbeiter bereit sein werden, sich dem Internationalen Metallarbeiterverband anzuschließen.“

Wo bleiben die amerikanischen Eisenbahner, Werft- und Transportarbeiter, und Seeleute?

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation erwartet sie, damit sie in den Reihen der weltumfassenden Bewegung der Transportarbeiter den ihnen zustehenden Platz einnehmen.

Der Krieg.

Kraft wird heute Gewalt genannt, und man wird darüber zu Gericht sitzen; der Krieg sitzt auf der Anklagebank. Auf die Klage des Menschengeschlechtes hin leitet die Zivilisation die Untersuchung und stellt die umfangreichen Akten über die Verbrechen der Eroberer und Heerführer zusammen. Die Völker fangen an zu begreifen, daß die Steigerung eines Verbrechens dieses nicht abschwächen kann; wenn der Mord als Verbrechen anzusehen ist, so können beim Massenmord keine mildernden Umstände in Betracht kommen. Wenn der Diebstahl eine Schande ist, so können Eroberungen doch nicht als Ruhm angesehen werden.

Schreien wir diese Wahrheiten in die Welt hinaus und decken wir so den wahren Charakter des Krieges auf!

Victor Hugo.

Unsere gesellschaftliche „Ordnung“.

Weniger Lohn bei erhöhter Produktion.

Aus den im „Labor“ veröffentlichten Statistiken für die Jahre 1899 bis 1922 geht hervor, daß in den Vereinigten Staaten die Produktion pro Kopf der Bevölkerung um 35 bis 40 Proz.

zugenommen hat, während die Kaufkraft der in Fabriken bezahlten Löhne während derselben Zeitspanne nur um 6 Proz. pro Kopf gestiegen ist.

Den von George Soule, dem Leiter des Arbeitsbüros, in einer Versammlung der American Economic Association in Chicago gemachten Ausführungen zufolge ist somit die Behauptung der Unternehmer widerlegt, wonach die Arbeiter bei erhöhter Produktion mehr verdienen werden.

Die Tatsachen, sagte Herr Soule, spornen die Arbeiter sicher nicht zu größeren Leistungen und vermehrter Produktion an, denn während die Arbeiterschaft die Produktion in den letzten 23 Jahren ständig steigerte, blieb die Kaufkraft der Löhne auf demselben Punkte stehen oder ging sogar zurück.

Aus den zur Verfügung stehenden Statistiken kann man laut Soule allein den Schluß ziehen, daß in der amerikanischen Industrie der Anteil der Arbeiter an dem von ihnen geschaffenen Reichtum seit vielen Jahren stets kleiner wurde.

Herr Soule sagt nichts, was wir nicht bereits gewußt hätten, aber angesichts der Quelle, der wir diesen Bericht entnehmen, verdient sein Standpunkt hervorgehoben zu werden.



Die Formen des wirtschaftlichen Kampfes der Eisenbahner.

Die Formen des wirtschaftlichen Kampfes der Eisenbahner.

Das Verbandsorgan unserer deutschen Kameraden der Tschecho-Slowakei veröffentlicht unter obigem Titel einen Artikel über die verschiedenen wirksamen Methoden im Kampfe für bessere Arbeitsbedingungen.

Wir entnehmen diesem Artikel folgende Ausführungen:

„Ca' canny“ ist eine schottische Redewendung, die in wörtlicher Übersetzung: „Sachte!“ heißt und seinerzeit zum Schlagwort der englischen Gewerkschaften geworden war, zur geheimen, von Mann zu Mann ausgeteilten Parole, „hübsch“ zu arbeiten, sei es, um die Unternehmer im Lohnkampfe mürbe zu machen, sei es, um diese zur Einstellung vermehrter Arbeitskräfte zu zwingen. Diese Methode ist wiederholt auch in kritischen Situationen im Eisenbahnbetriebe zur Anwendung gekommen, weniger im eigentlichen Zugdienst, dagegen hauptsächlich im Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst, sowie in der Bahnunterhaltung, in den Werkstätten und Heizhäusern.

Die höhere Form der „Ca' canny“ ist das „Work-to-rule“, das „lijdelijk verzet“, wie man in England und Holland sagt oder auf deutsch: „Genau nach der Vorschrift arbeiten“. Diese Form des Kampfes führte zur sogenannten „passiven Resistenz“. Derartige Formen des Kampfes haben wir wiederholt zu verzeichnen gehabt, und zwar in Italien, Österreich und England.

Besonders in Italien griff man zu dieser Form des Kampfes, weil, sobald ein Streik der Eisenbahner ausbrach, die Regierung sofort zur Militarisierung der Eisenbahner schritt.

Deshalb traten die Eisenbahner nicht mehr in den Ausstand, sondern proklamierten von einer bestimmten Stunde ab die passive Resistenz, das heißt, alle Eisenbahner hatten genau nach Vorschrift zu arbeiten und alle Bestimmungen dabei so gewissenhaft und mit solcher Umständlichkeit zu erfüllen, daß nach einigen Stunden im Betrieb und Verkehr vollständige Anarchie herrschte.

Die Herren am grünen Tisch haben sich durch sovieler Verfügungen, Bestimmungen und Erlässe nach allen Seiten hin gedeckt, daß, wenn diese alle gewissenhaft beachtet werden, die Ordnung sehr bald ein wildes Durcheinander wird.

Mit der genauesten Befolgung aller Vorschriften ist der Eisenbahnbetrieb auch nicht eine Stunde ordnungsgemäß durchzuführen. Die Verwaltungsbürokraten haben mit ihrer Reglementierungssucht den Eisenbahnern die schönsten Waffen gegen sich selbst in die Hände gegeben.

Nur eins ist Vorbedingung bei der Durchführung der passiven Resistenz: eine gut durchgebildete, straff organisierte Gewerkschaft und unbedingte Disziplin der Mitglieder.

Auch hat die Erfahrung gelehrt, daß es nicht gut ist, wenn man die passive Resistenz auf den gesamten Verkehr ausdehnt, sondern zunächst mit dem Güterverkehr beginnt und erst zu allerletzt, wenn es nicht mehr zu vermeiden ist, auch den Personenverkehr mit einbezieht.

Niemals sollen die Eisenbahner außeracht lassen, daß sie bei der Durchführung ihrer wirtschaftlichen Kämpfe darauf angewiesen sind; die Sympathie des Publikums stets auf ihrer Seite zu haben. Bringen sie aber den Personenverkehr gleich von vornherein in Unordnung, so haben sie sofort das Publikum gegen sich, ein Umstand, der den im Kampfe befindlichen Eisenbahnern schwer schaden kann.

In Italien, wo man immer die passive Resistenz auf den gesamten Verkehr ausgedehnt hatte, hat man das zu seinem eigenen Schaden erfahren müssen, während man in Österreich, wo die passive Resistenz nur im Güterverkehr geübt wurde, einen glänzenden Sieg gewann.

„Die passive Resistenz, planmäßig, zielbewußt und energisch durchgeführt, ist eine viel schärfere Waffe als der Streik, da bei einer passiven Resistenz die Eisenbahner in dem Betriebe bleiben, nicht wie bei einem Streik aus dem Betriebe herausgehen und so den technischen Nothelfern und bürgerlichen Streikbrechern Gelegenheit geben, die Lokomotiven, Stellwerke und andere wichtige Posten im Betrieb und Verkehr zu besetzen.“



Kongresse der französischen Organisationen.

Ende Januar fanden in Paris die Kongresse der bei uns angeschlossenen Verbände der Transportarbeiter und der Hafenarbeiter statt.

Der französischen Presse entnehmen wir nachstehende Einzelheiten:

Die Kongresse zeichneten sich durch gegenseitige Kameradschaft und große Arbeitslust aus.

Der Kongreß der *Transportarbeiter* nahm u. a. folgende Resolutionen an:

Achtstundentag.

1. Ausdehnung und Bekräftigung der zur Verteidigung des Achtstundentages eingesetzten Aktion durch eine fortdauernde, den Bestrebungen der besitzenden Klasse entgegenarbeitenden Propaganda; Belehrung der Arbeiter über die Gefahren, die mit der Leistung von Überstunden verbunden sind; Vereitelung der Machenschaften der Arbeitgeber; Aufforderung an die Organisationen, keine Vorschläge zur Erhöhung der Löhne

gegen eine Verlängerung der Arbeitszeit anzunehmen; Aufforderung an die Organisationen, dem Verbands in dieser Hinsicht behilflich zu sein und ihre Mitglieder von der Wichtigkeit dieser Frage durch Einberufung von Versammlungen, durch Zeitungsartikel und durch Propaganda von Mann zu Mann zu durchdringen.

2. Beauftragung der Verwaltungskommission und des Hauptvorstandes, alle gesetzlichen Mittel, einschließlich der Proklamierung des Generalstreiks, anzuwenden, falls die Errungenschaften des Achtstundentages bedroht sein sollten.

3. Versprechen an den Gewerkschaftsbund, daß, im Falle er zur Aufrechterhaltung des Achtstundentages zu einem Aufruf an die gesamten Arbeitnehmer schreiten wird, er auf die Mitarbeit und Unterstützung der Föderation der Transportarbeiter und aller ihr angeschlossenen Organisationen rechnen kann.

In bezug auf das Material der Straßenbahnen fordert der Kongreß die Vereinheitlichung aller auf städtischen oder interkommunalen Strecken im Gebrauch stehenden Motor- und Anhängewagen, sowie die Verbesserung der Brems-, Signal- und Beleuchtungsvorrichtungen.

Der Kongreß nahm auch Stellung zu der Ruhrfrage und legte fest:

„In Anbetracht der Tatsache, daß die deutsche Arbeiterklasse in demselben Maße Gefühl besitzt wie die französische und daher die ihr zu Gebote stehende Kraft, d. h. den Proteststreik, dem französischen Kapitalismus und Militarismus entgegenzusetzen wird; in Erwägung, daß die Ruhrbesetzung nicht dazu angetan ist, die Ruinen des Krieges aufzubauen;

in Anbetracht, daß nur internationales Einverständnis den Frieden zwischen den Völkern sichern und die verwüsteten Gebiete wieder aufbauen kann,

legt der Kongreß Protest ein gegen die militärische Besetzung des Ruhrgebietes und fordert, daß die Entschädigungsfrage durch den Völkerbund erledigt werde.“

Guinchard, Sekretär des Verbandes, unterbreitete dem Kongreß einen Bericht über die Verbesserungen, die der Verband im Pensionsgesetz für die Kleinbahner anstrebt. Es wird dabei speziell die Frage der Verwaltung, des pensionsberechtigten Alters, der erforderlichen Dienstjahre, des Verhältnisses der Pension zum Gewalt usw., ins Auge gefaßt.

Die diesbezüglichen Resolutionen wurden einstimmig angenommen.

Der Kongreß der Hafenarbeiter sprach sich einstimmig wie folgt über die Ruhrfrage aus:

Bei Eröffnung der Sitzung erheben die auf dem 14. Landeskongreß der Hafenarbeiter versammelten Vertreter einen energischen Protest gegen die von der Regierung verfolgte Politik der Reaktion und der Gewalt, da dieselbe die Ursache der erbärmlichen ökonomischen Lage gewisser Länder ist.

Die Kongreßteilnehmer protestieren aufs energischste gegen die Verhaftungen und Hausdurchsuchungen, unter denen verschiedene Kameraden zu leiden haben, und setzen sich für das absolute Recht der Meinungsäußerung ein, daß allen unbeschadet ihrer politischen Richtung zustehen muß.

Sie erklären ferner, die von der französischen Regierung durch die Besetzung des Ruhrgebietes dem deutschen Volke gegenüber eingenommene Haltung zu verurteilen, protestieren gegen dieses herausfordernde Vorgehen und erblicken eine Lösung der Reparationsfrage nur in der Verwirklichung des Programmes des Gewerkschaftsbundes, womit sie sich mehr denn je einverstanden erklären.

Es fanden ferner Besprechungen statt über die Einwanderung ausländischer Arbeitskräfte, die paritätische Kontrolle des Einwanderungswesens und die Verteilung dieser Arbeitskräfte. Die Fragen der inneren Organisation und der Propaganda wurden auf dem Kongreß eingehend besprochen.

Die I. T. F. war zu beiden Kongressen eingeladen worden und hatte sich durch Robert Williams vertreten lassen.

Seiner Begrüßungsrede entnehmen wir folgendes:

Im Zusammenhang mit der europäischen Lage, erklärte er, daß seine Kollegen von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit Entrüstung erfahren haben, daß französische Eisenbahner nach dem Ruhrgebiete entsandt wurden, um an den deutschen Arbeitern Verrat zu üben. Das abscheuliche französische Aushebungsgesetz hat es ermöglicht, die Eisenbahner zu einer ztägigen Übung einzuberufen. Aber sie wurden nicht zum Militärdienst, sondern als Streikbrecher verwandt und verpflichtet, die Erfolge des glänzenden Vorgehens der Bergarbeiter, Eisenbahner, Post- und Transportarbeiter des besetzten Gebietes abzuschwächen. Es wäre eine ewige Schande für das proletarische Frankreich, wenn es seiner Unheil stiftenden Regierung gestatten würde, französische Arbeiter unter dem Vorwand des Militärdienstes als organisierte Streikbrecher zu verwenden. Europa erwartete von den französischen Arbeitern, daß sie gegen das Vorgehen ihrer reaktionären Regierung einen energischen und wirkamen Protest einlegen würden.

Wir stehen heute der Gefahr eines neuen Krieges gegenüber, der in seinen Auswirkungen vielleicht noch verhängnisvoller würde als der von 1914. Würden Frankreich und Polen es versuchen, Deutschland zu zerstören, so würden sie Trotzky's Rote Armee mit in den Konflikt ziehen. Es ist nicht meine Pflicht, den französischen Arbeitern die von ihnen zu ergreifende Aktion vorzuschreiben, aber es kann nicht geduldet werden, daß 4000 französische Eisenbahner nach dem Ruhrgebiet entsandt werden, um den dort im Streik stehenden Kollegen in den Rücken zu fallen.

Es kann nicht zugestanden werden, daß Eure Finanz- und Kapitalistenkreise versuchen, das deutsche Volk in Sklavenketten zu werfen. Wir leben nun seit vier Jahren in Großbritannien unter dem Versailler Friedensvertrag; die Folge davon ist, daß 2 000 000 Arbeiter arbeitslos auf den Straßen herumgehen.

Die einzig mögliche Lösung der Ruhr- und Reparationsfrage liegt in der Zusammenberufung der Arbeiter und der regierenden Klassen zu einer internationalen Konferenz.

Hafenarbeiterlöhne in Schweden.

Am 30. September 1922 kündigten die Arbeitgeber den am 31. Dezember 1922 abgelaufenen Tarifvertrag. Die Arbeitgeber beabsichtigten eine 15prozentige Lohnherabsetzung durchzuführen und wollten die Vergütung für Überarbeit, welche 60 Prozent für die ersten zwei Stunden und 100 Prozent für die darüber hinausgehende Zeit betrug, auf 40 bzw. 80 Prozent herabsetzen. Außerdem wünschten sie die Extravergrütung für Löscharbeiten vom Mitteldeck abzuschaffen, Wartezeit nur zu 50 Prozent zu bezahlen, die Vergütung bei Unglücksfällen nur in Höhe der gesetzlichen Bestimmungen zu bezahlen sowie die Einführung eines Verbots der Blockade gewisser Schiffe, Güter oder Firmen. Seitens der Arbeiter sind diese Vorschläge mit gleichartigen Forderungen auf Verbesserung der Tarife beantwortet und die Abschaffung aller Überstunden sowie 10 Prozent Lohnerhöhung gefordert worden.

Neben diesen allgemeinen Forderungen wurde sowohl seitens der Arbeitgeber als auch der Ortsgruppen des Transportarbeiterverbandes Abänderung der lokalen Tarifverträge verlangt und die Herabsetzung resp. Erhöhung gewisser Akkordtarife gefordert. Da beide Parteien von Anfang an von

der Unmöglichkeit, durch gewöhnliche Verhandlungen zu einem Resultate zu gelangen, überzeugt waren, sprachen sie bei der Regierung vor und verlangten die Ernennung eines Schiedsrichters. Es wurde ein Herr Cederborg für diesen Posten angewiesen.

Die ersten Unterhandlungen fanden am 20. November 1922 statt und blieben ohne Erfolg. Wohl aber einigten sich die Parteien dahin, die lokalen Zwistigkeiten womöglich zu beheben und zur Einleitung von Verhandlungen je einen Vertreter des Verbandes und der Arbeitgeber gemeinsam nach allen Hafenstädten abzuschicken. Diese Arbeit war ungefähr gegen Weihnachten erledigt, weshalb eine neue gemeinsame Konferenz zwischen den Vertretern der Hauptvorstände abgehalten wurde. Auch dann war es wieder nicht möglich, zu einem Resultat zu gelangen. Wohl aber glückte es, die meisten lokalen Differenzen zu beseitigen. Der Schiedsrichter drang auf weiteren Aufschub bis Mitte Januar; keine der Parteien durfte während dieser Zeit etwas unternehmen, was die Situation verschlimmern könnte. Also die Arbeitgeber sahen von der Durchführung ihrer Forderungen bis zum 29. Januar ab.

Der Schiedsrichter wollte diesen Aufschub auch zur Berücksichtigung der Indexziffer vom 1. Januar 1923 benutzen, die, wie man erwartete, um mehrere Prozent fallen sollte. Es stellte sich auch in der Tat heraus, daß diese Ziffer von 190 auf 183 sank. Sie stand sonach immer noch 83 Prozent über dem Niveau vom Jahre 1914.

Während der in der Mitte des Januar abgehaltenen Konferenz gelang es, die Parteien zu einem besseren Einvernehmen zu bringen. Die Arbeiter waren der Ansicht, daß der Preisfall gewissermaßen ein Grund zur Annahme einer Lohnherabsetzung darstellte. Zu gleicher Zeit aber war die Stimmung unter den Arbeitervertretern eine solche, daß der Schiedsrichter es nicht für geraten hielt, eine mehr als fünfprozentige Verminderung ab 1. Juli 1923 vorzuschlagen, und zwar aus der Erwägung heraus, daß die Preise auch weiter fallen würden. Ferner beantragte er, die Vergütung für Überarbeit von 60 auf 50 Prozent herabzusetzen, aber unter der Bedingung, daß die Kalkulation auf Grund der Durchschnittsziffer für den ganzen Tag und nicht für die während der Überstunden selbst verarbeitete Quantität gemacht werde, da in dieser Zeit weniger verarbeitet wird als während der ersten acht Stunden. Es ist deshalb sehr fraglich, ob die neue Bestimmung für die Arbeitgeber vorteilhafter sein wird als die alte.

Mit Ausnahme der Regelung einer Anzahl lokaler Akkordtarife, die beinahe alle zum Vorteil der Arbeiter ausgefallen sind, wurde das weitere Fortbestehen aller übrigen Bestimmungen der Tarifverträge als notwendig angesehen. Die Übereinkunft, welche am Ende des Januar 1923 ablaufen wird, ist nun von beiden Parteien angenommen worden und gilt für sämtliche Häfen Süd-, West- und Mittel-Schwedens mit Ausnahme von Göteborg, für welchen Platz besondere Verhandlungen angebahnt werden sollen. Später werden die Verhandlungen für die Häfen Nordschwedens beginnen, womit es nicht so große Eile hat, da diese im Winter zugefroren sind.

Die Lohnherabsetzung, welche am 1. Juli eintritt und 5 Prozent beträgt, bedeutet demnach 2½ Prozent, wenn man sie über das ganze Jahr verteilt; sie wird teilweise kompensiert durch eine Anzahl lokaler Erhöhungen und andererseits mehr als gedeckt durch den Preisfall.

Es kann demnach der Ausgang der Verhandlungen als durchaus befriedigend betrachtet werden.

Charles Lindley.



Französischer Seeleute-Kongreß.

Auf dem Ende Januar in Paris stattgefundenen Kongreß der Seeleute-Föderationen (Fédération des Syndicats Maritimes) waren 30 Zweigverbände mit zusammen 20 000 Mitgliedern vertreten.

Auch auf diesem Kongreß herrschte brüderliche Eintracht und Kameradschaft.

Der Kongreß sprach sich für die Einführung des Pensionsgesetzes aus und forderte, daß man den Wünschen der Organisation Rechnung trage.

Er protestierte gegen die Ausnahmegerichtshöfe, unter denen die Seeleute zu leiden haben, und forderte, daß die Gesetzentwürfe über die Seemannsordnung und die Umarbeitung des Disziplinar- und Strafverfahrens der Handelsflotte baldigst im Parlament behandelt werden. Der Verband behält sich das Recht vor, Zusatzanträge einzubringen, um eine zweckmäßige Anwendung der Gesetze zu sichern.

Bezüglich der Besetzung der paritätischen Arbeitsnachweisämter für Seeleute drängte der Kongreß auf Besserung der bestehenden Verhältnisse.

Es fanden eingehende Besprechungen über die zu fordernden Lohnsätze und über die Entschädigung für Überstunden, sowie über die Mittel, die zu einer baldigen Lösung der Lohnfrage führen können, statt.

Die Löhne sollen auf der Grundlage der vor dem 1. August 1921 bestandenen Sätze festgesetzt werden.

Der Kongreß genehmigte den Anschluß an die I. T. F. und wählte Vertreter zu der im Monat Mai dieses Jahres in London stattfindenden Internationalen Seeleutekonferenz der I. T. F.

Das doppelte Gesicht.

Selbst scharfe Kritik muß in unseren Kreisen willkommen sein, da sie zu einer gesunden Entwicklung unserer Bewegung notwendig ist.

Doch es muß eine aufbauende Kritik sein; sie muß das Ziel verfolgen, Mißstände zu beseitigen und Falsches richtig zu stellen, wo dies nötig erscheint.

Grundbedingung bleibt dabei, daß der Kritisierende ehrlich ist.

Ehrlich in der Darstellung und in seinen Handlungen.

In diesem Zusammenhang müssen wir einige Bemerkungen über den „Svenska Sjömans Unionen“ (Schwedischer Seeleutebund) machen.

Sein Vorstand liebt es stets, sich als radikal und revolutionär auszugeben, er liebäugelt mit Moskau usw., während gerade dieser Bund eine der *wenigen* Organisationen ist, die noch der internationalen Seeleute-Organisation von Havelock Wilson angeschlossen sind.

Das heißt mit anderen Worten, daß der Bund und sein Vorstand für das reaktionäre Auftreten der I. S. F. und für die den Unternehmern geleisteten Handlangerdienste mitverantwortlich sind.

Alle revolutionären Phrasen können diese *Tatsache* nicht aus der Welt leugnen.

Wir hätten diese allgemeine Bemerkung nicht gemacht, wenn das Blatt dieser Organisation „Sjömannen“ dieselbe nicht ganz besonders herausgefordert hätte. Es maßt sich nämlich ein Urteil an über den von den französischen Seeleuten im Zusammenhang mit dem Angriff auf den Achtstundentag kürzlich durchgeführten Streik und schreibt darüber unter anderem:

„Der für die Aufrechterhaltung des Achtstundentages von den französischen Seeleuten mit großer Zähigkeit durchgeführte Streik wurde verloren. Manche Umstände sind daran schuld, so die schlechten Zeiten im allgemeinen und speziell die isolierte Stellung der Streikenden sowie der Mangel an Solidaritätsgefühl bei den übrigen Arbeitergruppen. Die der Roten Gewerkschaftsinternationale angeschlossenen Verbände unterstützten den Seeleutestreik, während die der Amsterdamer Internationale angeschlossenen Rechtssozialisten ihn sabotierten.“

Uns ist von der Hilfe, die die Rote Gewerkschaftsinternationale den französischen Kameraden angedeihen ließ, nichts bekannt; wohl aber wissen wir, daß die Amsterdamer angeschlossenen Verbände den Streik nicht sabotiert, sondern ihn mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln unterstützt haben.

Aber der „Sjömannen“ vergibt zu sagen, daß die *Internationale Seeleute-Föderation*, der auch die S. S. J. U. angeschlossen ist, von vornherein erklärt hatte, einen eventuellen Streik der damals noch der Internationalen Seeleute-Föderation angehörenden französischen Organisation nicht tatkräftig zu unterstützen. Dies war der Hauptgrund, weshalb die Stellung der Organisation von Anfang an eine schwache war.

Das *hellste Licht* wirft aber die Tatsache auf die Angelegenheit, daß es Herr Griph, Vorsitzender der S. S. J. U., selbst war, der im Schoße der Internationalen Seeleute-Föderation gelegentlich einer Besprechung der Frage der Unterstützung Frankreichs erklärte, sich vollkommen auf den Standpunkt Havelock Wilsons zu stellen, d. h. den französischen Seeleuten keine andere als finanzielle Hilfe zu leisten. Es sei nicht die Zeit, eine Aktion für den Achtstundentag einzuleiten.

Dieses Verhalten der Internationalen Seeleute-Föderation wurde von den Franzosen so sehr als neuer Verrat empfunden, daß sie nicht allein aus der Internationalen Seeleute-Föderation austraten, sondern auch jede finanzielle Unterstützung derselben entrüstet abwiesen.

„Sjömannen“ bemerkt dann noch folgendes:

„Wir wollen die Tatsache weiter nicht erwägen, daß die Leute aus Amsterdam, in Presse und Parlament, sich für die Abschaffung des Achtstundentages aussprechen.“

Es würde „Sjömannen“ sicher schwer fallen, hierfür den Beweis zu erbringen.

Der folgende Ausschnitt hat denselben phantastisch-lügenhaften Charakter:

„Die von Rivelli geleitete Union, die bis jetzt die meisten französischen Seeleute umfaßt, hat einen furchtbaren Schlag erlitten. Die gewissenhafteren und radikaleren Seeleute waren seit langer Zeit mit der Führung Rivellis unzufrieden.“

Sie fordern einen unversöhnlichen Kampf gegen die Reeder und haben zu diesem Zwecke eine neue Organisation gegründet, die bereits nach einigen Wochen 8000 Mitglieder zählte. Diese neue Organisation hat sich der Roten Gewerkschaftsinternationale angeschlossen.“

Vorstehendes mutet uns genau so an wie das Märchen von dem 50 000 Mitglieder zählenden und Moskau angeschlossenen Bund *chinesischer* Eisenbahner, das der „Sjömannen“ auch seinen Lesern vorsetzt!

Und in derselben Nummer ist unter den Adressen der *Vertrauensleute der S. Sj. U.* diejenige von Havelock Wilson ersichtlich!!

Die Leiter dieser Organisation befinden sich in einer eigenartigen Stellung:

Sie wollen den *Anschein* von Revolutionären erwecken und sind zu gleicher Zeit Anhänger und Handlanger des reaktionären Havelock Wilson und fördern mit Wissen und Willen *tatsächlich* alle seine *chauvinistischen, nationalistischen* und *anti-revolutionären* Praktiken.

Wenn Arbeiter im Kampfe stehen, sollen solche Schwätzer schweigen!

Der neue Tarifvertrag der schwedischen Seeleute.

Vom 1. Januar 1923 an trat in Schweden ein neuer Tarifvertrag für die Seeleute in Kraft.

Die Löhne sind um ungefähr 10 % herabgesetzt worden; diese Verminderung wird aber in zwei Raten (am 1. Januar ungefähr 3 % und am 1. Juli ungefähr 7 %) durchgeführt. So wurden die Löhne des Deck- und Maschinenpersonals, die vor dem 1. Januar von 35 bis 185 Kronen betragen, auf 34 bis 179 Kronen festgesetzt für das erste Halbjahr 1923 und auf 33 bis 170 Kronen für das zweite Halbjahr. Die Schiffe werden in drei Gruppen (Gruppe 1 bis 899 B. R. T., Gruppen 2-4 von 900 bis 2999 und Gruppen 5-7 über 3000 B. R. T.) eingeteilt.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Löhne des Deck- und Maschinenpersonals:

	Gruppe 1		Gruppen 2-4		Gruppen 5-7	
	1.1. bis 30. 6.	1.7. bis 31. 12.	1.1. bis 30. 6.	1.7. bis 31. 12.	1.1. bis 30. 6.	1.7. bis 31. 12.
Erfahrene Zimmerleute (wenigstens 4 Jahre im Beruf tätig, davon mindestens 2 Jahre Fahrzeit), Maschinen-Unteroffiziere, Bootsteleute	Kr. 151,-	Kr. 144,-	Kr. 165,-	Kr. 155,-	Kr. 179,-	Kr. 170,-
Zimmerleute mit kürzerer Fahrzeit, Schmierer	137,-	130,-	151,-	143,-	164,-	158,-
Heizer (mit mindestens 12 Monaten Fahrzeit, wovon mindestens 6 als Heizer), Vollmatrosen	132,50	126,-	142,-	135,-	156,-	149,-

	Gruppe 1		Gruppen 2-4		Gruppen 5-7	
	1.1. bis 30. 6.	1.7. bis 31. 12.	1.1. bis 30. 6.	1.7. bis 31. 12.	1.1. bis 30. 6.	1.7. bis 31. 12.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Heizer mit kürzerer Fahrzeit	103,-	99,-	117,50	112,-	127,-	123,-
Kohlenzieher über 18 Jahren	—	—	98,-	94,-	107,-	103,-
Kohlenzieher unter 18 Jahren	—	—	68,-	64,-	78,-	73,-
Leichtmatrosen m. mindestens drei Jahren Fahrzeit	108,-	104,-	117,50	112,-	127,-	123,-
Leichtmatrosen m. weniger als drei Jahren Fahrzeit	83,-	80,-	97,-	93,-	107,-	103,-
Jungmänner mit mindestens einem Jahr Fahrzeit	44,-	43,-	58,-	55,-	68,-	64,-
Jungmänner mit weniger als 12 Monaten Fahrzeit	34,-	33,-	48,-	45,-	58,-	55,-

Für das Verpflegungs- und Bedienungspersonal:

Stewards und Kochstewards, die vor dem 1. Januar einen Lohn von 170-290 Kronen pro Monat hatten, erhalten während des ersten Halbjahres (1923) 165-280 Kronen und nachher 160-260 Kronen, Köche (160-180 Kronen) 155-179 bzw. 145-167 Kronen.

Der Lohn der Aufwärter auf Passagierdampfern fällt von 40-60 Kronen auf 35-50 Kronen, Meßbraumaufwärter verdienen 25-35 Kronen (unverändert).

Auf Grund der eigentümlichen Arbeitsverhältnisse der Seeleute und infolge der niedrigen Löhne gewisser Gruppen, wodurch eine gleiche prozentuale Verminderung letztere besonders schwer treffen würde, sind bedeutende Abweichungen von diesen Prozentsätzen notwendig gewesen. Für Kategorien, von denen man annehmen kann, daß es sich im allgemeinen um verheiratete Leute handelt, ist die Lohnherabsetzung möglichst klein geblieben, während für die Zugehörigen der Gruppen, die im allgemeinen Unverheiratete zählen, eine größere Herabsetzung durchgeführt worden ist; so z. B. können die beiden Gruppen von Kohlenziehern (unter 18 Jahren und darüber) angeführt werden, für die in Gruppe 2, welche die überwiegende Mehrheit der Schiffe umfaßt, der Lohn für das erste Halbjahr 68 und 64, resp. 98 und 94 Kronen ausmacht. Die Löhne für 1922 beliefen sich auf 100 bzw. 70 Kronen.