



# 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 6

AMSTERDAM, DEN 15. MÄRZ 1923

**Inhalt:** *Allgemeines:* Achtung! — Eingelaufene Druckschriften, Berichte usw. — Die Verfolgungen der Arbeiterbewegung in Ungarn. — Die Ingenieurkommission im Ruhrgebiet. — Der Krieg. — *Eisenbahner:* Die passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner. — Privat- oder Staatsbetrieb der Eisenbahnen? — Größere Einheit entgegen. — *Transportarbeiter:* Der Hafnarbeiterstreik in Gotingen. — Internationale Solidarität. — Großbritannien. — Löhne und Arbeitsbedingungen der holländischen Hafnarbeiter. — *Seeleute:* Die Traditionen der Meere. — Lettländischer Seeleutekongress. — Die Heuern der deutschen Seeleute.

## ALLGEMEINES

### Achtung!

Von den 45 der I. T. F. angeschlossenen Organisationen haben bereits 30 ihre Mitgliederzahl am 1. Januar d. J. angegeben.

Diejenigen, die es bisher unterlassen haben, unserer Bitte nachzukommen, werden dringend gebeten, unsere Anfrage zu beantworten.

### Eingelaufene Druckschriften, Berichte usw.

Tätigkeitsbericht der Ortsgruppe Hamburg des Deutschen Verkehrsbundes im Jahre 1922.

Tätigkeitsbericht des norwegischen Transportarbeiterverbandes im Jahre 1922.

### Die Verfolgungen der Arbeiterbewegung in Ungarn.

Am 25. Februar fand in Budapest der Kongress des Ungarischen Transportarbeiterverbandes statt.

Nach einer Pause von zirka 10 Jahren war die I. T. F. zum ersten Male wieder — diesmal in der Person ihres Sekretärs Nathans — vertreten. Auch die deutsche Transportarbeiterorganisation in der Tschecho-Slovakie hatte einen Vertreter, Kollegen Josef Nasi, entsandt. Weder der Kongress an sich noch die Tagesordnung unterschied sich wesentlich von anderen ähnlichen Zusammenkünften. Die besonderen Umstände, unter denen der Kongress abgehalten wurde, sowie die Tatsachen, die uns während unseres Budapester Aufenthaltes über die noch immer anhaltenden Verfolgungen unserer ungarischen Kameraden bekannt wurden, veranlassen uns gleichwohl, über unsere Beobachtungen und Erfahrungen an dieser Stelle einiges zu sagen.

Und wir betrachten diese Mitteilungen gleichzeitig als den ersten Auftakt einer Aktion, die die I. T. F. in Angriff begonnen hat und die fortgesetzt werden soll und wird, bis diesen Verfolgungen in Ungarn ein Ende gemacht wird und unseren dortigen Kollegen das Koalitionsrecht ohne jede Einschränkung

gesichert ist. Mit weniger werden wir uns nicht zufrieden geben. Das betrachten wir gewissermaßen als eine Ehrenschuld, die wir gegenüber unseren so vielgeprüften Kameraden, die sich so tapfer gegen die Reaktion wehren, abzutragen haben.

Auf dem Kongress waren etwa 60 Vertreter anwesend. Es wurden u. a. folgende Beschlüsse gefaßt: die Frage der Beitragserhöhung wird dem neugewählten Vorstand zur Regelung überwiesen; jedes Mitglied hat einen außerordentlichen Beitrag von 20 Kronen abzutragen, der einem Fonds zur Errichtung eines neuen Vereinsgebäudes zugute kommen soll.

Die Jahresberichte wurden genehmigt; ausführlich diskutiert wurde die Lohnfrage für verschiedene Gruppen und die zu führende Aktion für eine Lohnerhöhung.

Die Verhältnisse, unter denen unsere ungarischen Kollegen arbeiten müssen, werden bereits durch folgende Tatsachen charakterisiert:

Es waren nur Vertreter der Budapester Transportorganisation (5500 Mitglieder) anwesend. Die übrigen Ortsgruppen konnten keinen Vertreter senden, weil sie sistiert sind.

Für alle Zusammenkünfte, einschließlich der Vorstandssitzungen, muß polizeiliche Erlaubnis eingeholt werden. Auf dem Kongress saßen neben dem Vorsitzenden:

1. ein höherer Polizeibeamter; 2. ein gewöhnlicher Polizist; 3. standen am Saaleingang drei Polizeibeamte; 4. befanden sich im Saale noch zwei Polizisten in Zivil.

Die Polizei hatte bereits früher schriftlich mitteilen lassen, daß die ausländischen Vertreter nicht das Wort ergreifen dürfen.

Der Sekretär der Organisation wurde 10 Tage vor Abhaltung des Kongresses verhaftet und weggeführt. Und dies wegen einer Rede, die er vor einigen Jahren gehalten hat! Man hatte ihn die ganze Zeit her unbeneidigt gelassen, um ihn just ein paar Tage vor dem Kongress zur Verantwortung zu ziehen! Höchstwahrscheinlich wird er in einigen Wochen wieder in Freiheit gesetzt werden, denn zur Untersuchung seines „Verbrechens“ wird kaum mehr als ein Tag nötig gewesen sein.

Als kürzlich das Organ des Transportarbeiter-Verbandes einen Artikel über die Eisenbahner brachte, denen verwehrt ist, selbst ein Blatt herauszugeben — worüber noch ein Wort zu sagen sein wird — wurde das Blatt von der Polizei beschlagnahmt und der Organisation mitgeteilt, daß sie im Wiederholungsfall aufgelöst würde.

Die Vertrauensmänner der Organisation, die Lohnforderungen formulieren, laufen stets Gefahr, von den Unternehmern als „Juden“ oder „Kommunisten“ denunziert und interniert zu werden.

Aber alle diese Maßnahmen zur Knebelung der Freiheit genügen der Regierung offensichtlich nicht.

Sie hat eben einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, der auf eine noch größere Einschränkung der Versammlungsfreiheit abzielt. Darüber wird noch in der nächsten Nummer zu reden sein.

Noch schwieriger sind die Verhältnisse, unter denen das Eisenbahn- und Straßenbahnpersonal seine organisatorische Arbeit verrichten muß.

Von jeher gehörte das Eisenbahnpersonal zu jenen Arbeitergruppen, deren selbständige Organisation von den Machthabern aller Länder am heftigsten bekämpft wurde.

Und das reaktionäre Ungarn macht hiervon natürlich keine Ausnahme!

Hier einige Tatsachen, denen wir demnächst noch weitere folgen lassen werden:

Den Eisenbahnern ist verboten, sich in einer auf unserem Standpunkt stehenden selbständigen Gewerkschaft zu organisieren.

Wohl bestehen etliche Verbände für einzelne Gruppen wie Maschinisten, Heizer, Zugpersonal (von letzterem sogar zwei), die natürlich keine wirklichen Vorteile für ihre Mitglieder erringen können.

Das einzig wesentliche Resultat, das bisher erzielt wurde, ist, daß gewisse Gruppen von Eisenbahnarbeitern als „Stellvertreter-Beamte“ angestellt werden können.

Übrigens wird ein starker Druck ausgeübt und selbst mit Internierung gedroht, um das Personal zu zwingen, sich den von der Regierung protegierten „christlichen“ Organisationen (deren je eine für die Arbeiter und die Beamten besteht) anzuschließen.

Einer der Direktoren ist Vorsitzender!

Seit kurzem wird der Beitrag für diese „Gewerkschaften“ direkt vom Lohn abgezogen. Die Absicht ist nicht schwer zu erraten.

Unsere tapferen Kollegen, die allen Hindernissen zum Trotz, fortfahren, für unsere Organisationen zu wirken, haben, wie man sieht, mit furchtbaren Schwierigkeiten zu kämpfen.

Eine Zeitung herauszugeben ist nicht möglich!

Mitteilungen können den Mitgliedern nur auf geheimen Wegen zugehen.

Versammlungen können nicht abgehalten werden. Die Einkassierung der Beiträge ist sonach ungemein schwierig.

Die Vertrauensmänner und Mitglieder haben stets Maßregelungen zu gewärtigen.

Aber dies ist noch nicht das Schlimmste.

Man höre: Im Jahre 1920 wurden an einem Tage 15 Mann des Budapester Werkstättenpersonals verhaftet und hierauf interniert.

Eine einfache Denunziation, daß der betreffende „Kommunist“ oder „Jude“ oder Mitglied unserer Organisation ist, genügt, um in die Klauen der ungarischen Justiz zu fallen.

Und wer unter solchen Umständen der Polizei in die Hände fällt, wird, bevor er der weiteren Segnungen des ungarischen Polizeisystems teilhaftig wird, vorher noch von den Hütern der Ordnung gründlich durchgebläut.

Binnen zwei Monaten wurden noch 18—20 Mann interniert. Nach einer Internierung von einem Jahre oder 1½ Jahren werden die betreffenden Eisenbahner dann entlassen oder — wenn trotz aller Anstrengungen, selbst nach den Auffassungen

der ungarischen Justiz, nichts Sträfliches nachgewiesen werden kann — wieder aufgenommen!

So wurde im Februar das letzte dieser Opfer wieder eingestellt, nachdem der Betreffende 33 Monate interniert war! Lohn wurde während dieser Zeit natürlich nicht bezahlt.

Nicht minder furchtbar sind die Erzählungen über die erduldeten Mißhandlungen. Einer der früheren Vertrauensmänner, ein Beamter, der mittlerweile entlassen wurde, hatte infolge seiner organisatorischen Tätigkeit verschiedentlich mit der Polizei zu tun gehabt. Er erhielt einmal 150 Schläge ins Gesicht, glücklicherweise, wie er erzählt, „nur“ mit der Hand, sodaß er, abgesehen von der physischen und moralischen Pein, mit einem allerdings schrecklich geschwollenen Gesicht davon kam. . . .

Trotz alledem setzen diese Helden unverdrossen ihre organisatorische Arbeit fort, jederzeit bereit, alles zu opfern für die Sache der Arbeiter.

Ihre einzige Hoffnung ist nun, daß die Kameraden der anderen Länder, die unter ungleich günstigeren Verhältnissen arbeiten können, alles was in ihren Kräften steht, tun werden, um mitzuhelfen, damit diesen Verfolgungen ein Ende gemacht wird.

Die Anwesenheit eines Vertreters der I. T. F. in ihrer Mitte erschien ihnen bereits als ein hoffnungsvolles Zeichen und ein Versprechen für die Zukunft.

\* \* \*

Kollegen! Wir haben alle gegenüber unseren ungarischen Kameraden eine Pflicht zu erfüllen!

Im vergangenen Jahre, nach dem in Wien abgehaltenen Kongreß, wurde an die Arbeitskonferenz des Völkerbundes ein Schreiben gerichtet, in dem Beschwerde geführt wurde über das Vorgehen der ungarischen Regierung.

Irgend eine Mitteilung darüber ist uns bisher nicht zugegangen. Dagegen konnten wir uns überzeugen, daß alle in diesem Schreiben angeführten Tatsachen über die Behinderung der gewerkschaftlichen Arbeit etc. durchaus der Wahrheit entsprechen.

Die ungarischen Kameraden selbst haben ihr ursprüngliches Vertrauen in den Völkerbund größtenteils verloren.

Und so ist es denn an uns und an der Arbeiterbewegung selbst, zu trachten, durch *unsere eigene Arbeit* unseren Kollegen in Ungarn zu verschaffen, was sie für ihre gewerkschaftliche Tätigkeit und ihren Kampf um eine bessere Existenz brauchen: die unbeschränkte Koalitionsfreiheit!

Und wir dürfen nicht ruhen und nicht rasten, bis ihnen dieses Recht gesichert ist!

Als kürzlich im ungarischen Parlament ein Sozialdemokrat den Minister in dieser Sache interpellierte, gab dieser zur Antwort: „Ja, ist denn hier in Ungarn ein schlechteres Koalitionsrecht als in Rumänien?“ Daß er zum Vergleich nicht gerade den Balkan, sondern etwa Westeuropa heranholen sollte, fiel dem Herrn Minister natürlich nicht ein.

Das Eisenbahnpersonal gehört zu den schlechtest bezahlten Arbeitergruppen Ungarns. Aber dies gilt unseren ungarischen Kollegen noch als ein geringes Übel gegenüber dem, was sie als das Wichtigste erachten: die Freiheit der Bewegung.

Schließlich noch eine Mitteilung, die zeigt, welcher Geist unsere Kollegen in Ungarn beseit.

Im vorigen Jahre wandten sich einige Gruppen an den Abteilungschef mit dem Ersuchen um Freigabe des 1. Mai. Der Chef leitete das Ersuchen an die Direktion weiter, und diese ließ ankündigen, daß jeder Angestellte den 1. Mai frei erhalte — ohne Bezahlung natürlich! — vorausgesetzt, daß jeder Arbeiter *persönlich* und schriftlich darum ersucht!

Das Resultat war zweifellos ein anderes als die Direktion erwartet hatte.

Von den 2400 Werkstättenarbeitern verlangten 2282 die Freigabe! Nur 118 blieben an der Arbeit.

Das zeigt den durch die Reaktion nur verstärkten Kampfgeist unserer ungarischen Arbeitskollegen.

In diesem Falle konnte die Direktion keine Ranküne üben. Sie beschränkte sich auf eine Einzelmaßregelung. Einer der Kollegen äußerte sich über die 118 Kollegen, die an der Arbeit geblieben waren, nämlich folgendermaßen: „Wir werden schon noch mit ihnen abrechnen.“ Dies wurde der Direktion hinterbracht, und im Februar dieses Jahres wurde der Arbeiter trotz seiner 24 Dienstjahre und unter Einbuße aller Pensionsansprüche entlassen.

So leiden und kämpfen unsere Brüder in Ungarn.

In der nächsten Nummer werden wir noch näheres Tatsachenmaterial über die Behandlung der Organisation der Straßenbahngestellten bringen, die trotz der von der Regierung gemachten Zusagen, das Koalitionsrecht zu respektieren, nach wie vor in ihrer Bewegungsfreiheit behindert wird.

Wir hoffen, daß die Kameraden in jedem einzelnen Lande das Ihrige dazu beitragen werden, um diese Tatsachen zu veröffentlichen, namentlich auch in der Tagespresse, damit die Welt erfährt, was in Ungarn vorgeht und wie die dortige Regierung auftritt.

### Die Ingenieurkommission im Ruhrgebiet.

Nur 50 Ingenieure sollten nach Angabe Poincarés die Kohlenförderung im Ruhrgebiet so verteilen, daß Frankreich und Belgien ihre Reparationsmengen restlos erhalten. Heute, nach achtwöchiger Tätigkeit, sehen wir, daß diese 50 Ingenieure allein im Regierungsbezirk Düsseldorf für sich und ihre *Bewachungsmannschaften* rund 400 deutsche Kraftfahrer requirierten, die nun als völlig Leibeigene dem Segen der französischen Kulturträger schutzlos ausgeliefert sind.

Die im Deutschen Verkehrsbund organisierten Kraftfahrer haben in einer Protestversammlung in Düsseldorf Stellung genommen gegen die Skandalzustände einer Requirierung von Wagen und Führern durch den französischen Militarismus und rufen die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angehörenden Kraftfahrer der außerdeutschen Länder auf, diesen Protest der deutschen Kameraden dadurch zu unterstützen, daß sie ihrerseits in Versammlungen hierzu Stellung nehmen und bei ihrer Regierung ebenfalls Protest einlegen gegen das Treiben des französisch-belgischen Militärs in Deutschland.

Die 35 000 organisierten deutschen Berufskraftfahrer, die zugleich Mitglied der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sind, erwarten, daß sich die Kraftfahrer der übrigen Länder ihrem Protest anschließen und den Regierungen ihrer Länder laut und deutlich in die Ohren schreien, daß das System der Leibeigenschaft und Sklaverei, das die Militaristen am Rhein und an der Ruhr eingeführt haben, im Zeitalter des Automobilverkehrs unmöglich ist.

*Kraftfahrer*, Kameraden der außerdeutschen Länder, steht uns in diesen Kämpfen zur Seite und zeigt *durch die Tat*, daß die Internationale Arbeiterbewegung kein Phantom ist, sondern Millionen von willensstarken Arbeitern, die als eherner Wall jedem Imperialismus, jedem Militarismus und jedem Kapitalismus unüberwindbar entgegenstehen.

Es lebe der Gedanke der internationalen Arbeitersolidarität!

Deutscher Verkehrsbund,  
Reichsabteilung der Kraftfahrer.

### Der Krieg.

Moltke, ein in seinem Fache ungemein geschickter Künstler, sozusagen das Genie eines Massenmörders, gab einmal einigen Abgesandten der Friedensgesellschaft folgende seltsame Antwort:

„Der Krieg ist heilig und eine göttliche Einrichtung. Er gehört zu einem der geheiligten Weltgesetze; er hält in den Menschen alle großen und edlen Gefühle lebendig und regt: die Ehre, die Uneigennützigkeit, die Tapferkeit. Mit e'nem Worte: er verhindert sie, im scheußlichsten Materialismus zu versinken.“

Also: sich in Herden von 400 000 Mann massieren; Tag und Nacht marschieren, ohne sich auszuruhen; an nichts denken, nichts studieren, nichts lernen, nicht lesen, im Schmutz verkommen, im Dreck schlafen, stumpfsinnig wie das liebe Vieh seine Tage verbringen; Städte ausrauben und Dörfer niederbrennen; die Völker zu Grunde richten und schließlich einem anderen Menschenhaufen begegnen, sich auf ihn stürzen, immer wieder ein neues Blutbad anrichten, Ebenen mit zerfetzten blutigen beschmutzten Menschenleibern füllen; Berge von Leichen auftürmen; zum Krüppel werden; sich den Schädel einschlagen lassen ohne Nutzen für irgend jemanden; und schließlich am Feldrand verrecken, während die alten Eltern, die Frau und die Kinder Hungers sterben; dies alles nennt man „nicht in den scheußlichsten Materialismus verfallen“.

Die Krieger sind die Geiseln der Menschheit. Wir führen einen Kampf gegen die Natur, gegen die Unwissenheit, gegen Hindernisse aller Art, um unser miserables bischen Leben weniger hart zu machen. Unzählige Männer, Wohltäter der Menschheit, Gelehrte weihen ihr Leben der Forschung, um ihren Mitmenschen zu helfen, um ihnen beizustehen und das Leben zu erleichtern. Mit einer wahren Leidenschaft geben sie sich ihrer Arbeit hin, häufen Entdeckungen auf Entdeckungen, erweitern den Kreis des menschlichen Geistes, bereichern die Wissenschaft und führen der menschlichen Intelligenz täglich eine Summe neuen Wissens zu und spenden ihrem Vaterlande mit jedem Tage Wohlstand, Behagen, neue Kräfte.

Da kommt der Krieg. Binnen sechs Monaten haben die Generäle vernichtet, was menschliche Arbeit, die Geduld, das Genie in zwanzig Jahren aufgerichtet haben.

Und alles das heißt „nicht in den scheußlichsten Materialismus verfallen“.

Wir haben gesehen, was Krieg heißt. Wir haben erlebt, wie die Menschen zum wilden Vieh wurden; wie sie zum Vergnügen, aus Angst, aus Trotz oder aus Prahlucht töteten. Wir haben es erlebt, daß, nachdem einmal Recht und Gesetz aufgehoben, jeder Begriff von Recht und Unrecht verschwunden war, Unschuldige fusiliert am Wege aufgefunden wurden, die verdächtig waren, weil sie Angst gezeigt hatten.

Wir haben erlebt, daß man Hunde tötete, die an der Türe ihres Herrn festgekettet waren, nur um neue Revolver an ihnen zu versuchen; wir haben gesehen, wie man friedlich schlafende Kühe auf der Weide niedergeknallt hat, nur zum Spaß, ohne jeden Grund, nur um das Gewehr zu üben und etwas zum Lachen zu haben.

Und das nennt man „nicht im scheußlichsten Materialismus versinken“.

In ein Land eindringen, den Mann, der sein Haus verteidigt, umbringen, weil er eine Bluse trägt und keine Kappe auf dem Kopfe; die Heimstätten der Ärmsten anzünden, die kein Brot mehr haben; Hausrat zerschlagen oder stehlen, den Wein aus den Kellern austrinken, Frauen, denen man auf der Straße begegnet, vergewaltigen; Millionenwerte verbrennen und Elend und Cholera zurücklassen: das alles nennt man „nicht im scheußlichsten Materialismus versinken“.

Guy de Maupassant.



### Die passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner.

Einem Artikel im „Eisenbahner“ (Organ des deutsch-tschechischen Verbandes) entnehmen wir nachstehende Bemerkungen über die passive Resistenz, d. h. das genau nach der Vorschrift arbeiten:

„Denn das ist das tragikomische dieser Vorschriften: sie legen, in die Praxis übertragen, den Verkehr still, und das so gründlich, daß das rollende Material meilenweit die Schienen verlegt und alle Fahrpläne über den Haufen wirft. Statt des Verkehrs — die Stockung! Das bedeutete die strikte Anwendung der Verkehrsvorschriften, weshalb es eigentlich falsch ist, von einem „Widerstand“ zu sprechen. Will man die passive Resistenz definieren, so muß man sagen: Sie besteht kurz ausgedrückt in der minutiösen Befolgung der Dienstvorschriften und hat zur Folge, daß der Verkehr zu stocken anfängt und die Stationen blockiert werden. Was zur Abwicklung und Erleichterung des Verkehrs dienen soll, wird zum größten Hindernis — ein Beweis, daß die Bürokratie nur für einen idealen Bahnverkehr, das ist für einen solchen, den es nicht gibt und nicht geben kann, Vorschriften zu machen vermag und daß die Theorie in diesem Fall sehr weit weg von der Praxis ist. Zugleich beweist aber die Möglichkeit der passiven Resistenz, daß jene absurden Vorschriften ein komplettes Personal zur Voraussetzung haben, und daß dieses heute auf den Bahnen überall fehlt, daher nur durch Überarbeit und Nichtbefolgung der Vorschriften seitens des Personals wettgemacht werden kann — was man dann normalen Verkehr heißt. Dabei kann die Verwaltung der Bahnen dem Personal nichts anhaben, denn dieses arbeitet ja wie sonst, nur daß es sich genauestens an die Dienstinstruktionen hält und sich keine der vorgeschriebenen Prozeduren, wie sie findige Bürokratenköpfe ausgeklügelt, schenken läßt. Es besteht einfach darauf, seine Pflicht bis ins kleinste Detail mit all der Umständlichkeit und Vorsicht zu erfüllen, die der Dienst und sein eigenes Interesse erfordert. Gleichzeitig wird dadurch dem Publikum augenfällig gemacht, wie völlig unzulänglich die Einrichtungen der Bahnen heute sind und daß der Verkehr nur dadurch bewältigt werden kann, daß das Personal die Vorschriften mißachtet und sich täglich, ja stündlich in die Gefahr begibt, mit Freiheit oder Leben den Unverstand und die Ausbeutungswut der Bahnverwaltungen zu bezahlen.“

### Privat- oder Staatsbetrieb der Eisenbahnen?

Der Umstand, daß die staatliche Verwaltung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten während des Krieges ein Defizit von 1 800 000 000 Dollar aufwies, wird heute von den Befürwortern des Privatbetriebes als Waffe gegen die staatliche Betriebsführung benutzt.

Inwieweit eine derartige Auslegung der Tatsache berechtigt ist, zeigt folgender von *Leland Olds*, wirtschaftlicher Redakteur der „Federated Press“, veröffentlichter Artikel:

#### Der Staatsbetrieb bei den Eisenbahnen.

Die Legende von dem Verlust von 1 800 000 000 Dollar bei den Eisenbahnen wurde wieder aufgefrischt infolge der vom Generaldirektor veröffentlichten Statistiken. Für diesen scheinbaren Verlust ist die von der Verwaltung unter dem Einfluß der Direktoren verfolgte Preistarifpolitik verantwortlich zu machen. Als die Regierung sich verpflichtet sah, die Kontrolle zu übernehmen, wurde dieses Resultat bereits prophezeit, um die Verfechter des Staatsbetriebes der Eisenbahnen zum Schweigen zu bringen.

Tatsache ist, daß kein industrieller Privatbetrieb während der Kriegszeit seine Preise verhältnismäßig so wenig erhöhte wie die Eisenbahnen. Folgende Tabelle zeigt die prozentuale Erhöhung der Produktionskosten von 1914 bis 1919 bei den wichtigsten Industrien des Landes:

Industrie:	Erhöhung (in Prozenten)
Eisenbahnen . . . . .	58,7 %
Stahlindustrie . . . . .	83,8 %
Anthrazit . . . . .	107,2 %
Bituminöse Kohle (Südwest-Pennsylvanien) . . . . .	73,1 %
Bituminöse Kohle (Central fields) . . . . .	102,3 %
Schuhe (für Männer) . . . . .	96,1 %
Schuhe (für Frauen) . . . . .	121,7 %
Petroleum . . . . .	69,0 %
Getreide . . . . .	102,5 %
Baumwollgarn . . . . .	130,2 %
Lokomotiven (Baldwin) . . . . .	168,8 %
Amerikanischer Rübenzucker . . . . .	156,6 %
Cuba-Rohrzucker . . . . .	186,7 %

#### Die ökonomische staatliche Verwaltung.

Einen Vergleich in der Arbeitsweise können die staatlich verwalteten Betriebe gegenüber den Privatindustrien leicht bestehen.

Die von der Regierung zugesetzten 1 800 000 000 Dollar können nicht einem etwaigen Fehler in der Betriebsleitung zur Last gelegt werden. Der Verlust ist lediglich darauf zurückzuführen, daß die Regierung dem Beispiel der sprunghaften Preiserhöhungen in der Privatindustrie nicht folgte. Nachstehender Vergleich veranschaulicht den Unterschied zwischen den Preisen der Eisenbahnen und denen der privaten Betriebe (Erhöhungen gegenüber den Jahren 1913/1914):

Steigerung der Eisenbahntarife (in Prozenten)	Steigerung der Großhandels- preise (in Prozenten)
1918 . . . . .	18
1919 . . . . .	34
1920 (1. Halbjahr) . . . . .	34
1920 (2. Halbjahr) . . . . .	74
	94
	111
	238
	214

#### Die niedrigen Frachtpreise.

Hätte die Regierung die Bahntarife nach dem von der Privatindustrie gegebenen Muster erhöht, so wäre bereits für das Jahr 1918 eine Mehreinnahme von über 940 000 000 Dollar gegenüber der jetzigen zu verzeichnen gewesen. 1919 würden ungefähr 1 200 000 000 Dollar, und 1920 zirka 1 000 000 000 Dollar Überschuß erzielt worden sein. Auf diese Weise hätte die Volksgesamtheit 3 000 000 000 Dollar zu trager gehabt anstelle der 1 800 000 000 Dollar, die auf Grund einer formellen Buchführungsmethode der staatlichen Verwaltung als Defizit untergeschoben wurden.

Diese Tatsachen zeigen wohl zur Genüge, daß die staatliche Betriebsführung der Eisenbahnen dem Volke 1 200 000 000 Dollar zugute kommen ließ.

#### Dem Volke ersparte Millionen.

Die Preisregelung bei den Eisenbahnen würde unter privater Regie ohne Zweifel dem Bestreben nach möglichst großem Überschuß unterworfen sein. Wie die erste Tabelle zeigt, stiegen die Unkosten der Bahnen um 58,7 % in der Zeit von 1914 bis 1919. In der gleichen Periode erfuhren die Frachtgebühren eine 34prozentige Steigerung, während die Personentarife nur um 27 % erhöht wurden. Zu einem Ausgleich fehlten somit im Jahre 1919 20 %. Eine 20prozentige Erhöhung aber hätte für jenes Jahr eine Mehreinnahme von 1 Milliarde Dollar bedeutet. Durch diese Mehreinnahme wäre der der staatlichen Verwaltung zur Last gelegte Verlust von 451 500 000 Dollar nicht nur vollständig gedeckt worden, sondern es wäre noch ein beträchtlicher Überschuß von über einer halben Milliarde erzielt worden, welcher letztere somit dem Volke nicht auferlegt wurde. Dieser Umstand kann nur der Wirtschaftlichkeit der staatlichen Betriebsführung gutgeschrieben werden. Daß im Gegenteil eine private Verwaltung dem Lande hunderte von Millionen erspart hätte, beruht lediglich auf unehrlicher Handhabung von Ziffern.



## Der Hafenarbeiterstreik in Gotenburg.

In einer vorgehenden Nummer des Mitteilungsblattes brachten wir einen Artikel über die Löhne der schwedischen Hafenarbeiter.

Auf Grund von Meinungsdivergenzen über gewisse prinzipielle Fragen — die Überarbeit und die für den Transport der Hafenarbeiter benötigte Zeit betreffend — wurde Gotenburg bei den nunmehr abgeschlossenen Verhandlungen außer Acht gelassen.

Was die erste Frage betrifft, so sind für Gotenburg eine große Anzahl Differenzen entstanden, welche die Hafenarbeiter in Schwierigkeiten versetzt haben. Während der Kriegszeit weigerten sich die dortigen Hafenarbeiter, Überarbeit zu verrichten, um die Arbeitgeber zum Nachgeben zu zwingen. Als es endlich gelang, eine Übereinstimmung zu erreichen, bildeten nachstehende Bedingungen die Grundlage zum Vergleich.

### Überarbeit.

Für Passagierdampfer und Dampfer der regulären Küstenfahrt dürfen  $3\frac{1}{2}$  Überstunden geleistet werden; diese Arbeit kann aber während der letzten Nacht bis fünf Stunden verlängert werden, um ein Schiff fertig zu machen. Die Arbeit muß aber um 12 Uhr nachts und Sonnabends um 10 Uhr abends beendet werden.

Der Arbeitgeber ist berechtigt, auf den Passagierdampfern „Stockholm“ und „Patricia“ oder auf Dampfern, die nachher in die Fahrt gebracht werden, um diese Dampfer abzulösen, Überarbeit verrichten zu lassen, wenn die Schiffe so spät einlaufen, daß Nacharbeit für die Löschung der Post und des Passagiergutes erforderlich wird, während die Arbeitszeit auch während der letzten Nacht vor der Abfahrt in unbeschränktem Maße verlängert werden darf.

Auf den nicht vorstehend erwähnten Schiffen darf Nacharbeit während dreier Abende pro Woche und Schiff gefordert werden, und zwar  $3\frac{1}{2}$  Stunden pro Nacht, mit Ausnahme für

## Größerer Einheit entgegen.

Dem Berichte über die letzte Sitzung des Exekutivkomitees des britischen Eisenbahnverbandes (N. U. R.) entnehmen wir nachstehenden Paragraphen:

### Verband der Eisenbahn-Angestellten.

Im Zusammenhang mit einer Konferenz, welche mit dem Vorstände des Eisenbahnangestellten-Verbandes stattgefunden hat, und nach Anhörung der vom Generalsekretär dieses Verbandes abgegebenen Erklärung in bezug auf die Organisierung der Aufsichtsbeamten und Kontoristen bei den Eisenbahnen, hält sich das Exekutivkomitee davon überzeugt, daß die einzige Weise, um Reibungen unter den Eisenbahnern zu verhindern sowie einen Anschlag auf die Arbeitsbedingungen zurückzuweisen, der Zusammenschluß aller Eisenbahner in einem einzigen Verbande ist. Aus dem Grunde hat das Exekutivkomitee beschlossen, beim Generalrat des Gewerkschaftsbundes (Trades Union Congress) vorzusprechen wegen der Abhaltung einer Konferenz der Eisenbahngewerkschaften, um die Frage der Verschmelzung zu besprechen. Das Exekutivkomitee hofft, den Verband der Eisenbahnangestellten bereit zu finden, an der Errichtung eines einzigen Verbandes für die ganze Industrie mitzuarbeiten.

Wir wünschen unseren Genossen, daß es ihnen gelingen möge, einen solchen Verband zustande zu bringen.

die letzte Nacht, in welcher die Überarbeit fünf Stunden betragen darf (nicht später als bis 12 Uhr nachts), falls es dadurch möglich ist, das Schiff fertig zu machen. Am Sonnabend soll die Arbeit um 10 Uhr abends beendet sein.

Bei der Tarifrevision im Vorjahre machte der Schiedsrichter, ohne sich vorher über die Folgen einer solchen Regelung zu vergewissern, den Vorschlag, daß in bezug auf die Überarbeit für Gotenburg ähnliche Bestimmungen wie für die übrigen schwedischen Häfen Anwendung finden sollten. Die Arbeitgeber, die sofort die großen Möglichkeiten, welche dieser Vorschlag enthielt, einsahen, unterstützten denselben und drohten bei Nichtannahme, die Verhandlungen für sämtliche Häfen abzubrechen. Da die Gotenburger Genossen die übrigen Hafenarbeiter nicht in einen Streik treiben wollten, opferten sie sich unter der Bedingung auf, daß man ihren Wünschen bei Ablauf des Vertrages gerecht werde.

Die betreffende Bestimmung lautet wie folgt:

„Überarbeit ist gestattet, darf aber, mit Ausnahme nachstehender Fälle, nicht länger als zwei Stunden nach Ablauf der ordentlichen Arbeitszeit gefordert werden.

Während des Abends und der Nacht vor dem Tage, an dem der Dampfer seeklar sein muß, darf auf Forderung des Arbeitgebers Überarbeit in größerem Umfange verrichtet werden.

Die oben genannten Bestimmungen gelten nicht für Passagierdampfer oder Dampfer der regulären Küstenfahrt, auf welchen Arbeit zu jeder Zeit verrichtet werden muß.

Die festgesetzten Bedingungen stehen dem Abschluß freiwilliger Verträge zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern über die Ausführung von Arbeit über die festgesetzte Zeit hinaus nicht im Wege.

Die Auswirkung der letzteren Bestimmung bedeutet für Gotenburg etwas ganz anderes als für die übrigen schwedischen Häfen. Da sich dort eine Anzahl regulärer Linien für England, Holland, das Mittelländische Meer und Amerika befinden, so kann die oben angegebene Bestimmung die Verpflichtung zur Ausführung jedweder Arbeit in sich tragen.

Unsere ausländischen Genossen dürften sich darüber wundern, daß wir nicht den ununterbrochenen Betrieb einführen wollen; wir müssen darum darauf hinweisen, daß die Einführung dieses Systems in Gotenburg unmöglich ist, umsomehr, weil nur in Akkordarbeit gearbeitet wird.

Eine ähnliche Differenz besteht in bezug auf die von den Arbeitgebern geforderte Abschaffung der Miteinrechnung der sogenannten Transportzeit (Transport der Hafenarbeiter zur Arbeitsstelle) in die Arbeitszeit, was eine Verlängerung der Mittagspause um eine halbe Stunde und somit die halbstündige Verlängerung des Arbeitstages zur Folge haben würde. Die Arbeiter weigern sich einstimmig, diese Forderungen gutzuheißen und auch dem Schiedsrichter ist es nicht gelungen, ein Kompromiß zustande zu bringen.

Unter Hinweis auf die Steigerung der Lebensunterhaltungskosten als Folge der bevorstehenden Ausstellung in Gotenburg haben die Hafenarbeiter auch die vom 1. Juli für die übrigen schwedischen Häfen in Kraft tretende fünfprozentige Lohnherabsetzung abgelehnt.

Da es sich als unmöglich erwies, einen Vergleich herbeizuführen und die Arbeitgeber ihre ursprüngliche Forderung (10 Prozent Lohnverminderung) wieder vorbrachten, brach am 15. Februar ein Konflikt aus, der noch immer fort dauert. Die Arbeitgeber machen energische Versuche, um Streikbrecher herbeizuschaffen; es ist ihnen auch gelungen, einige Hundert von Leuten zu finden zur Komplettierung der technischen Not-hilfe, die immer bereit ist, das Vaterland zu retten.

Der Transportarbeiterverband und sein Sekretär Charles Lindley führen den Kampf in größter Ruhe und haben erklärt, daß sie bis zum Sommer und falls nötig bis zum Jahreschluß aushalten können. Die Mitglieder des Verbandes zahlen einen Extrabeitrag von zwei Kronen per Woche; man wird von dem Ertrag dieser Sammlung nicht nur die eigenen Mitglieder, sondern auch die in andern Berufen ausgesperrten Kameraden unterstützen können.

## Internationale Solidarität.

Eine neuerliche Solidaritätskundgebung gegenüber seinen ausländischen Arbeitskollegen zeitigt der Deutsche Verkehrsbund durch die Herausgabe nachstehenden Flugblattes, das auf Grund des Hafnarbeiterstreiks in Gotenburg verteilt wird:

**Achtung!**

**Achtung!**

### *Streik der Hafnarbeiter in Schweden!*

Von dem schwedischen Transportarbeiter-Verband wird uns soeben telegraphisch mitgeteilt, daß sich in Gotenburg die Hafnarbeiter im Streik befinden. Auch sollen nach dieser Mitteilung deutsche Seeleute Arbeiten am Lande vornehmen, also Streikbrecherarbeiten verrichten. Wir machen es unseren Kollegen zur Pflicht, *unter allen Umständen Streikbrecherarbeit zu verweigern.*

**Streikbruch ist Verrat!**

*Deshalb laßt Euch nicht durch den Judaslohn in Kronen verlocken.* Denkt daran, daß auch wir in dieselbe Lage kommen können, in der sich jetzt die schwedischen Hafnarbeiter befinden.

Von den Vorgesetzten an Bord wird erwartet, daß der Versuch unterbleibt, durch Drohungen die Mannschaft zur Streikarbeit zu zwingen.

**Hoch die Solidarität!**

*Deutscher Verkehrsbund, Reichsabt. Seeleute.*

## Großbritannien.

### *Kohlenexportarbeiter: Arbeitszeit.*

Die Kohlenexporteure in den Häfen von Süd-Wales versuchen, das vor dem Kriege bestehende System des ununterbrochenen Betriebs für die Kohlenarbeiter dieser Häfen wieder einzuführen. Die Kampagne der Unternehmer nahm ihren Anfang im März 1922, als die Arbeiter der Verlängerung jeder Schicht (Montag bis Freitag) um eine halbe Stunde zustimmten, was per Woche fünf Stunden ausmachte. Bei dem heutigen System wird in zwei Schichten gearbeitet, die erste von morgens 6 Uhr an bis nachmittags 2,30 Uhr, die zweite von nachmittags 2,30 an bis abends 10,30 Uhr. Es haben Verhandlungen stattgefunden, die von den Unternehmern gewünschte „größere Elastizität“ betreffend; die Unternehmer machten aber keine bestimmten Vorschläge, und schließlich wurde ein gemeinschaftliches Komitee beauftragt, die in den Häfen von Süd-Wales bestehenden Verhältnisse zu untersuchen. Diese Untersuchung hatte zum Ergebnis, daß in einer gewissen Anzahl Häfen der jetzige oder voraussichtliche Umfang des Verkehrs die Einführung einer dritten Schicht rechtfertigte, und bei späteren Verhandlungen waren die Arbeitervertreter ermächtigt, der Einführung einer dritten Schicht während einer dreimonatlichen Probezeit ihre Zustimmung zu geben, vorausgesetzt aber, daß der Lohntarif abgeändert werden würde, um die Arbeiter vor jeder Verminderung ihres jetzigen Lohnes zu schützen.

Eine weitere Konferenz mit den Unternehmern fand am 7. März statt, wobei die Unternehmer die Vorschläge der Arbeitervertreter zurückwiesen und anregten, die Sache einem gemäß dem Schlichtungsgesetz einzusetzenden Schiedsgericht zu überweisen. Zugleich aber behaupteten die Unternehmer, daß eine solche Schlichtungskommission nicht kompetent sei, ein Urteil abzugeben über die Entlohnung der dritten Schicht; und so scheiterten die Verhandlungen. Die Sache ist nun dem Arbeitsministerium vorgelegt worden, an das die Arbeiter einen energischen Protest gegen die Aktion der Unternehmer gerichtet haben. Die Arbeiter sind entschlossen, die systematische Einführung von Überstunden zurückzuweisen, und halten das Prinzip der 44-Stundenwoche für alle Transportarbeiter aufrecht.

## Omnibusangestellte.

Die Londoner Omnibusangestellten, deren Zahl sich auf rund 12 000 Führer und Schaffner beläuft, haben einen vollständigen Sieg errungen über die Unternehmer, die eine Abänderung des Kollektivvertrages wünschten. Der erste Vorschlag der Gesellschaften bezweckte eine Herabsetzung von zwei Schilling pro Woche für die Führer und von sechs Pence per Woche für die Schaffner, und zwar vom letzten Februar an, und die Festsetzung einer gleitenden Lohnskala, auf Grund deren der Wochenlohn um einen Schilling erhöht oder vermindert wird, je nachdem die Indexziffer vier Punkte steigt oder sinkt. Als Ausgangspunkt sollte die früher vom Arbeitsministerium veröffentlichte Indexziffer (135 Punkte über dem Vorkriegsstande) als Grundlage betrachtet werden. Dieser Vorschlag gelangte zur Abstimmung und hatte zum Ergebnis, daß 8803 Stimmen gegen und 1501 Stimmen für die Annahme abgegeben wurden, sodaß er mit einer Majorität von 7302 Stimmen abgelehnt wurde. Es fanden mit den Gesellschaften weitere Verhandlungen statt; das Resultat war, daß die Gesellschaften den Angestellten einen neuen Vorschlag unterbreiteten, welcher für die Führer und Schaffner eine Lohnverminderung von einem Schilling pro Woche bezweckte; auch dieser Vorschlag wurde verworfen, denn mit 8352 Stimmen gegen und 2016 für, also eine Majorität von 6336 Stimmen gegen, lehnten die Angestellten auch diesen Vorschlag ab. Dieses Resultat wurde den Gesellschaften zur Kenntnis gebracht, worauf diese mitteilten, daß sie die ganze Sachlage noch einmal überprüft hätten und daß sie, mit Rücksicht auf die Beschlüsse der Arbeiter, ihre Forderungen zurücknahmen und den geltenden Vertrag ohne weiteres fortzusetzen bereit wären.

## Löhne und Arbeitsbedingungen der holländischen Hafnarbeiter.

Bezüglich der Löhne und Arbeitsbedingungen für die Hafnarbeiter von Amsterdam und Rotterdam ist es zwischen den Hafnarbeiter-Organisationen („Zentralverband der Transportarbeiter“ und den „Katholischen und Christlichen Transportarbeiter-Organisationen“) und den Vertretern der Reeder-Organisationen („Nord“ Amsterdam und „Zuid“ Rotterdam) zu voller Übereinstimmung gekommen.

### *Löhne und Arbeitszeit.*

Die wichtigsten Abänderungen der bisher bestehenden Bedingungen liegen in der Verlängerung des Arbeitstages um eine halbe Stunde (oder 3 Stunden pro Woche) und die Herabsetzung des Tagelohnes für Gelegenheitsarbeiter von 6,30 fl. für achtstündige Arbeit auf 5,85 fl. für 8½stündige Arbeitsleistung; ferner die Verminderung des Mindestlohnes für Festangestellte um 3 fl. wöchentlich (von 32,50 fl. auf 29,50 fl.). Für den Amsterdamer Hafen unterscheidet sich diese Änderung insofern, als sie die Herabsetzung der Löhne für Gelegenheitsarbeiter betrifft, und zwar von 6,25 fl. für acht Stunden auf 6,05 fl. für 8½ Stunden.

Hierbei muß man allerdings in Betracht ziehen, daß die Lebenshaltung seit dem letzten Tarifabschluß um 8¼ % gefallen ist. Die Einteilung der Arbeit ist dahin geregelt worden, daß zwei aufeinanderfolgende Schichten die Dauer von je 8½ Stunden nicht überschreiten dürfen. Die Sonnabendmorgenschicht umfaßt 5½ Stunden.

### *Überstunden.*

Für den Fall des Seeklarmachens eines Schiffes ist es den Arbeitern erlaubt, Überstunden zu machen. Einschließlich der Überarbeit darf der Arbeitstag aber 10 Stunden nicht überschreiten.

Für Überstunden, welche im Anschluß an die Nachmittagschicht geleistet werden, sind 90 Cents zu zahlen; 1 Gulden pro Überarbeit im Anschluß an die Abendschicht und 1,15 fl. für

Überarbeit im Anschluß an die Nachtschicht. Für am Sonnabend Nachmittag geleistete Arbeit sind 90 Cents pro Stunde zu zahlen. Für die Abendschicht von vierstündiger Dauer ist eine besondere Vergütung von 90 Cents zu leisten.

Diese Sondervergütung erhöht sich auf 1,50 fl. für die erste Nachtschicht von 4½stündiger Dauer und auf 1,35 fl. für die zweite Nachtschicht von vier Stunden.

#### Sonntagsarbeit.

Die Extrabezahlung für Sonntagsarbeit beträgt 3 fl. pro Schicht von vier- oder 4½stündiger Dauer. Als Sonntagsarbeit gilt die Zeit von Sonnabends nachmittags 6 Uhr bis Montags früh 6 Uhr.

#### Stücklohn.

In dem Übereinkommen für Rotterdam und Amsterdam sind eine ganze Reihe den Stücklohn betreffende Bestimmungen vorgesehen. Für jegliche Stückarbeit sind Zuschläge zu leisten. Die Löhne dürfen in keinem Falle unter dem normalen Schichtlohn bleiben. Infolge Raummangels können wir leider nicht alle neuen Tarife hier veröffentlichen. Im Falle die entsprechenden Ziffern benötigt werden, sind wir gern bereit, den anfragenden Organisationen mit dem jeweiligen Material zu dienen.

#### Maschineller Betrieb.

Für Arbeiter in maschinellen Betrieben, d. h. für solche Arbeiter, die das Laden und/oder das Löschen mittels Kränen usw. besorgen, wie auch für jene Arbeiter, welche auf Anlagen, wo derartige Maschinen aufgestellt sind, beschäftigt werden und mittelbar oder unmittelbar mit Maschinen in Berührung kommen, beträgt die Arbeitszeit 48 Stunden pro Woche und 8½ Stunden täglich. Wo dort im allgemeinen ein ununterbrochenem Betrieb gearbeitet wird, beträgt die Arbeitsdauer nur acht Stunden pro Tag.

Die Löhne der Festangestellten wurden wie folgt festgesetzt:

29,50 Gulden wöchentlich für Kohlenzieher und gewöhnliche Hafnarbeiter.

33,50 fl. für 1. Maschinisten.

31,50 fl. für 2. Maschinisten (falls ein 1. Maschinist beschäftigt wird).

31,50 fl. für Kranführer an elektrischen Hebekränen usw.

27,— fl. für Heizer.

29,50 für Heizer (Reservemaschinisten).

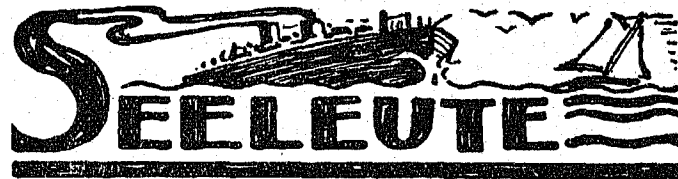
#### Gelegenheitsarbeiter

erhalten 2,75 fl. für 4-Stundenschicht, 3,10 fl. für 4½-Stundenschicht, 3,80 fl. für 5½-Stundenschicht. Nacharbeit, Überstunden und Sonntagslöhne sind festgesetzt wie für den allgemeinen Stauereibetrieb.

Das Übereinkommen läuft am 30. Juni 1923 ab.

Außer der vorstehenden Abänderung der Löhne und Arbeitsbedingungen erklärten die Arbeitgeber, daß sie nicht imstande seien, auch fernerhin Altersrente an die Seeleute zu zahlen. Sie entschuldigten diese Maßnahme mit dem Einwand, daß die Reeder sich von den Schiffsvereinigungen losgelöst hätten und daß es ihnen unmöglich gewesen sei, mit den Arbeiterorganisationen zu einem Übereinkommen zu gelangen.

Nunmehr wurden die Organisationen eingeladen, die Frage der Altersrente für Hafnarbeiter zu besprechen. Die ehemalige Pensionsregelung setzt für Hafnarbeiter und Seeleute ein Minimum von 10 fl. für 65jährige fest und wurde erst vor einigen Jahren eingeführt. Die Kosten trugen die Arbeitgeber im Verhältnis zu der von ihnen gehandhabten Warenmenge. Allem Anschein nach wollen sie sich dieser Pflicht auf Grund des jetzt herrschenden regen Wettbewerbes entziehen.



### Die Traditionen des Meeres.

Am 3. Februar wurde der englische Fischdampfer „Sargon“ unweit der Shetland-Inseln von einem Orkan überrascht. Nachdem sein ganzer Kohlenvorrat aufgebraucht und nachdem die Besatzung schon 18 Tage lang ohne Lebensmittel war, bekam der deutsche Fischdampfer „Schleswig-Holstein“ den treibenden Dampfer in Sicht und schleppte ihn während eines heftigen Sturmes 200 Meilen weit nach Reykjavik.

Im Namen der britischen Transportarbeiter-Föderation hat Robert Williams dem Deutschen Verkehrsbund nachstehenden Dankesbrief zugesandt:

Lieber Genosse Döring!

Gestatte mir, daß ich im Namen der britischen Transportarbeiter unserem Gefühle in Worten des Dankes und der Hochschätzung Ausdruck verleihe für die heldenhafte Weise, in der die Besatzung des deutschen Fischdampfers „Schleswig-Holstein“, den Gefahren des Meeres trotzend, das Leben der Besatzung des Fischdampfers „Sargon“ gerettet hat. Große Freude wurde laut im Hafen von Grimby, als vergangenes Samstagabend die „Sargon“ mit ihrer Besatzung zurückkehrte.

Ich möchte Dich bitten, der Besatzung der „Schleswig-Holstein“ durch Euer offizielles Organ unsern wärmsten Dank abzustatten. Wir bedauern außerordentlich den mehr als vierjährigen beklagenswerten Bruch mit den Traditionen des Meeres, hervorgerufen durch die Schrecknisse des U-Boot- und Minenkrieges, und die damit verbundenen Angriffe auf Handelschiffe. Jahrhundertlang war es unerschütterlicher Brauch der Seeleute aller Rassen und Nationen, einander in Zeiten der Seenot treue Hilfe zu leisten, und erst kürzlich unterstützte einer unserer britischen Liniendampfer die Besatzung eines deutschen Frachtdampfers. Wir sind froh, die gehässigen Folgen des Krieges überwunden zu wissen, und daß sie wieder den ehrenvollen und heldenhaften Überlieferungen des Meeres Platz machen mußten.

Ich wünsche nur die Möglichkeit herbei, daß die gesamte britische Arbeiterklasse die Gewaltpolitik der französischen Regierung, welche letztere — davon bin ich überzeugt — durchaus jeglicher Unterstützung der Arbeiter ihres Landes entbehrt, genügend brandmarken werde.

Meiner Ansicht nach nähert sich der Zeitpunkt immer mehr, wo die Arbeiterschaft aller Länder die Bande der internationalen Brüderlichkeit und Solidarität fester knüpfen wird.

Zweifelsohne ist die Lage im Transportgewerbe hauptsächlich infolge der Valutaverhältnisse und des großen Umfanges der Arbeitslosigkeit äußerst ungünstig. Ferner schreitet die Reaktion in Unternehmerkreisen unaufhaltsam vorwärts, und der Mangel an Kampfeslust auf Seiten der Arbeiter ermöglicht es den Unternehmern, ihnen die errungenen Rechte zu entreißen.

Indessen herrscht ziemlich erbitterte Stimmung unter den Hafnarbeitern und Seeleuten, welche sich bestimmt Luft verschaffen wird, sobald die Industrie wieder auflebt.

und ich hoffe, daß sich die Arbeiter unserer Häfen den deutschen Seeleuten und Fischern gegenüber, die die Gastfreundschaft dieser Häfen suchen, um ihr tägliches Brot zu verdienen, künftig duldsamer erweisen werden. Wenn auch der Wettbewerb zwischen den britischen und deutschen Fischerleuten jenen Grad erreicht hat, daß er zu Unannehmlichkeiten in den britischen Häfen führt, so liegt die Verantwortung dafür nicht bei den Deutschen. Die verhängnisvollen Wirkungen des Versailler Friedensvertrages zeigen sich vor allem in dem bisher noch nie erreichten Tiefstand der Lebenshaltung des deutschen Volkes, und wenn wir unserem Lande die drohende wirtschaftliche Sklaverei fernhalten wollen, so kann dies nur dadurch geschehen, daß wir die Interessengemeinschaft nicht nur der britischen und deutschen Arbeiterklasse, sondern der Arbeiterschaft der ganzen Welt voll und ganz erkennen.

Empfangt durch mich im Auftrage der organisierten Transportarbeiter nochmals unsern wärmsten Dank und bezeugt auf Eure Weise der Besatzung der „Schleswig-Holstein“ unsere wahre Anerkennung ihres aufopfernden und erfolggekrönten Lebensrettungswerkes.

Mit brüderlichen Grüßen

Robert Williams.

### Lettländischer Seeleutekongreß.

Der Lettländische Seeleuterverband hielt am 25. Februar seine 2. Jahresversammlung ab. Die Ortsgruppen Libau und Riga, die zusammen 1000 Mitglieder zählen, waren beide vertreten.

Aus dem Bericht des Kongresses ergibt sich, daß augenblicklich als Folge der Depression große Arbeitslosigkeit besteht. Vor dem Kriege musterten 6000 Seeleute in lett-ländischen Häfen; heute ist diese Zahl auf 1500 herabgesunken. Aus dem Grunde haben sich die Verhältnisse in den letzten Jahren immer mehr verschlechtert. Viele Seeleute sind nach den Vereinigten Staaten und nach westeuropäischen Ländern ausgewandert.

Natürlich ist unter diesen Umständen die Mitgliederzahl des Verbandes bedeutend zurückgegangen; die Zahlung der Beiträge stockt teilweise, und das Jahr 1923 wird eine noch nicht dagewesene Krise für den Verband bedeuten.

### Die Heuern der deutschen Seeleute.

Zweifellos sind die Summen, die die deutschen Seeleute von ihren Reedern bezahlt erhalten, gegenüber dem, was die Seeleute anderer Länder an Lohn bekommen, soweit der gegenwärtige Geldwert in Betracht kommt, lächerlich gering.

Man muß aber die Kaufkraft des Geldes des betreffenden Landes sich vor Augen führen, um den Wert des Lohnes überhaupt zu bemessen.

In fast allen Ländern ist es wohl so, daß die Seeleute in der Bezahlung gegenüber mancher anderen Arbeiterkategorie nachstehen. So war es auch bis vor kurzem bei den deutschen Seeleuten. Dieser Unterschied trat besonders hervor gegenüber den deutschen Hafenarbeitern, weil diese als die bestbezahlte Kategorie betrachtet werden können.

Von der Organisation „Deutscher Verkehrsbund, Abteilung Seeleute“, konnte die geringere Bezahlung gegenüber den deutschen Hafenarbeitern nicht nur nachgeholt werden, sondern sie verstand es, im Januar-Abkommen die Löhne der Hafenarbeiter sogar zu überholen. Danach ist vergleichsweise festzustellen: Hafenarbeiter pro Woche, Monat Januar, Mk. 24 000, Matrose und Heizer z. B. im selben Monat Mk. 23 400 an Verdienst. Hierbei kommt die Beköstigung, welche der Reeder für Seeleute stellt, noch hinzu. Gibt der Reeder keine freie Beköstigung, so erhalten die Seeleute ein Kostgeld von Mk. 16 600 extra pro Woche. Die monatliche Heuer für Matrosen und Heizer beträgt im Monat Januar Mk. 101 400. Der Hafenarbeiter verdiente im Monat Januar, wenn 26 Arbeitstage zugrunde gelegt werden, Mk. 104 000, wofür er seine Beköstigung bestreiten muß, während der Seemann diese vom Reeder extra gestellt bekommt. Die Seeleute Deutschlands verdanken dies der energischen Interessenvertretung durch ihre Organisationen.

Neben dieser Heuer haben die Seeleute im Auslande nach Ablauf von 30 Tagen, wenn das Schiff in einem ausländischen Hafen 48 Stunden oder in mehreren Häfen zusammenhängend 48 Stunden liegt, zu fordern: Offiziere 15 Schilling, Mannschaften 10 Schilling, Jungens 5 Schilling. Vom ausländischen Standpunkt betrachtet nicht viel, aber in deutsches Geld umgerechnet ein ganzer Sack voll.

Jedenfalls ist aus der kurzen Darstellung ersichtlich, daß die Seeleute Deutschlands in der Bezahlung den übrigen Arbeitern in Deutschland nicht nachstehen.

Nachstehend eine Tabelle über die Entwicklung der Heuer von 1918—1923:

Monatslöhne ab:	1. 1. 18	1. 2. 19	16. 10. 19	1. 2. 20	1. 5. 20	1. 10. 20	1. 9. 21	1. 12. 21	1. 4. 22	1. 6. 22	1. 7. 22	1. 8. 22	1. 9. 22	1. 10. 22	1. 11. 12	1. 12. 22	1. 1. 23
	bis 31. 1. 19	bis 15. 10. 19	bis 31. 1. 20	bis 30. 4. 20	bis 30. 9. 20	bis 31. 8. 21	bis 30. 11. 21	bis 31. 3. 22	bis 31. 5. 22								
1. Offizier, Deck	375.—	500.—	600.—	850.—	1000.—	1400.—	2100.—	2400.—	4200.—	5460.—	6300.—	7980.—	14770.—	27330.—	54660.—	81990.—	163980.—
2. Offizier, Deck	325.—	415.—	500.—	750.—	900.—	1250.—	1875.—	2175.—	3800.—	4940.—	5700.—	6230.—	11530.—	21330.—	42660.—	63990.—	127980.—
1. Maschinist	600.—	700.—	850.—	1100.—	1250.—	1650.—	2475.—	2775.—	5500.—	7150.—	8250.—	10450.—	19340.—	35780.—	75560.—	107340.—	214680.—
2. Maschinist	375.—	500.—	600.—	850.—	1000.—	1400.—	2100.—	2400.—	4200.—	5460.—	6300.—	6990.—	12940.—	23940.—	47880.—	7820.—	143640.—
Bootsleute	220.—	302.50	320.—	520.—	620.—	800.—	1200.—	1500.—	2750.—	3580.—	4130.—	5230.—	9680.—	17910.—	35820.—	55770.—	110340.—
Zimmerleute	220.—	319.—	345.—	545.—	645.—	825.—	1240.—	1540.—	2850.—	3710.—	4280.—	5420.—	10030.—	18560.—	3720.—	55680.—	111360.—
Segelmacher	220.—	302.50	320.—	520.—	620.—	800.—	1200.—	1500.—	2750.—	3580.—	4130.—	5230.—	9680.—	17910.—	35820.—	53730.—	107460.—
Steuerer	180.—	275.—	290.—	490.—	590.—	770.—	1140.—	1440.—	2675.—	3480.—	4020.—	5090.—	9420.—	17430.—	34860.—	52290.—	104580.—
Vollmatrosen	170.—	242.—	275.—	475.—	575.—	735.—	1105.—	1405.—	2600.—	3380.—	3900.—	4940.—	9140.—	16910.—	33820.—	50730.—	101460.—
Leichtmatrosen	110.—	154.—	175.—	275.—	275.—	400.—	600.—	600.—	1200.—	1560.—	1800.—	2280.—	4220.—	7810.—	15620.—	23430.—	46860.—
Jungmänner	75.—	110.—	150.—	250.—	250.—	350.—	525.—	525.—	785.—	1020.—	1180.—	1500.—	2780.—	5150.—	10300.—	15450.—	30900.—
Jungen	65.—	82.50	100.—	200.—	200.—	250.—	375.—	375.—	560.—	730.—	840.—	1070.—	1980.—	3670.—	7340.—	9790.—	19580.—
Maschinenunteroffz.	220.—	297.—	320.—	520.—	620.—	800.—	1200.—	1500.—	2750.—	3580.—	4130.—	5230.—	9680.—	17910.—	35820.—	53730.—	107460.—
Heizer	180.—	275.—	275.—	475.—	575.—	735.—	1105.—	1405.—	2650.—	3450.—	3980.—	5040.—	9330.—	17260.—	34520.—	51780.—	103560.—
Kohlenzieher	170.—	220.—	225.—	425.—	525.—	635.—	955.—	1255.—	2400.—	3120.—	3600.—	4560.—	8740.—	15620.—	31240.—	46860.—	93720.—
Köche	220.—	319.—	375.—	575.—	675.—	825.—	1240.—	1540.—	2850.—	3710.—	4280.—	5420.—	10030.—	18560.—	37120.—	55680.—	111360.—
Stewards	150.—	176.—	250.—	450.—	550.—	675.—	1015.—	1315.—	2440.—	3180.—	3660.—	4640.—	8590.—	15900.—	31800.—	47700.—	95400.—
Kochsmaat	100.—	150.—	225.—	425.—	525.—	675.—	1015.—	1315.—	2440.—	3180.—	3660.—	4640.—	8590.—	15900.—	31800.—	47700.—	95400.—
Meßraumsteward	120.—	192.50	225.—	325.—	325.—	475.—	715.—	715.—	1525.—	1990.—	2290.—	2900.—	5370.—	9940.—	19880.—	29820.—	59640.—
Kostgeld pro Tag	4.—	4.—	6.—	10.—	10.—	12.—	25.—	30.—	50.—	50.—	50.—	90.—	170.—	400.—	800.—	1200.—	2400.—
Überstundenlohn	1.50	1.50	2.—	3.—	3.—	4.—	6.—	6.—	14.—	18.25	21.—	28.—	52.—	100.—	200.—	300.—	600.—