

# MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

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

TELEGRAMMADRESSE:  
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:  
AMSTERDAM [HOLLAND]  
VONDELSTRAAT 61  
FERNSPRECHER 186 SÜD

EPOSTFACH 996  
AMSTERDAM.

NUMMER 7

AMSTERDAM, DEN 1. APRIL 1923

Inhalt: *Allgemeines*: An alle der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen. An die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder. — Der Kampf gegen die Arbeiterbewegung in Ungarn. — Bericht über die am 22. und 23. März 1923 in Köln abgehaltene Sitzung des Generalrats der I. T. F. — Der Krieg. — Eingelaufene Druckschriften. — *Eisenbahner*: Organisationskrise unter den Wiener Straßenbahnern. — *Transportarbeiter*: Die neue Automobil-Verkehrsordnung. — Zunehmende Arbeitslosigkeit im belgischen Hafenbetriebe. — *Seeleute*: Die Löhne des dänischen Maschinenpersonals. — Havelock Wilson und seine Organisation werden uns von den Unternehmern als Vorbild entgegengestellt.

## ALLGEMEINES

An alle der Internationalen Transportarbeiter-Föderation  
angeschlossenen Organisationen!

An die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute  
aller Länder!

Kameraden!

Irreführt, betrogen und aufgehetzt durch einen wohlvor-  
bereiteten Lügenfeldzug, sind die Arbeiter von so ziemlich ganz  
Europa und der meisten sogenannten zivilisierten Länder der  
übrigen Weltteile, 1914 gegeneinander zu Felde gezogen, an-  
geblich um ihr „Vaterland“ zu verteidigen und Freiheit, Recht  
und Demokratie zu schützen oder zu erobern, in Wahrheit  
einzig und allein um für die imperialistischen und kapita-  
listischen Interessen ihrer eigenen Bourgeoisie zu bluten.

Irreführt und betrogen durch das blinkende Losungswort,  
daß der Weltkrieg geführt werde, um allen Kriegen ein Ende zu  
machen und diese Menschenschlächterei für alle Zeiten die  
letzte sein werde, haben die Proletarier der verschiedenen  
Länder während mehr als vier Jahren die Waffen gegenein-  
ander geführt, sich gegenseitig millionenweise gemordet, statt  
sich in gemeinsamen Kampf zu vereinen gegen den einzigen  
Feind, den das Proletariat besitzt: gegen den nationalen und  
internationalen Kapitalismus.

Heute, vier Jahre nach Beendigung des Weltkrieges, nach  
Abschließung der sogenannten Friedensverträge, wissen die  
Arbeiter aller Länder, daß diese prunkvollen Worte und  
schönen Losungen, mit denen man sie zur Schlachtbank führte,  
nichts anderes waren als bewußte Lügen, und sie müssen es nun  
am eigenen Leibe erfahren, welcher Wert den großartigen Ver-  
sprechungen zukommt, mit denen sie von der geängstigten  
Bourgeoisie während des Krieges und auch nach dem Kriege  
noch geködert wurden.

Statt der größeren Wohlfahrt, die der Arbeiterklasse in  
Aussicht gestellt wurde, herrschen Not und Jammer in allen  
Ländern, die von Tag zu Tag immer noch zunehmen.

Statt, wie versprochen, ein größeres Maß an Freiheit und  
vermehrte Rechte zu erhalten, muß das Proletariat in der  
ganzen Welt alle seine Kräfte anbieten, um sich der rücksichts-  
losesten Reaktion zu erwehren, die alles daran setzt, jede wirk-  
lich sozialistische und revolutionäre Arbeiterbewegung zu  
unterdrücken und wenn möglich völlig zu vernichten.

Von dem Frieden jedoch, der der Menschheit feierlich zu-  
gesichert wurde, sind wir weiter entfernt als je. In der ganzen  
Welt herrscht Krieg, wird weiter Krieg geführt.

Der Kapitalismus ist nicht nur mächtiger als jemals vor  
dem Kriege, sondern auch rücksichtsloser, brutaler, blut-  
dürstiger und gieriger als je zuvor.

Die Gier nach Petroleum, Kohle, Eisen, der Durst nach  
Gold, dominieren alle anderen Gefühle und Wünsche in weit  
größerem Maße als zu irgend einer früheren Zeit. Überall  
stoßen die kapitalistischen Interessen aufeinander; überall  
häuft sich der Zündstoff für neue, blutige Konflikte.

Kameraden!

In dieser Zeit der schonungslosesten Reaktion und neuer  
Kriegsgefahren hat die Arbeiterklasse die Pflicht, mehr als je  
wachsam und auf der Hut zu sein.

Ein Krieg zwischen Polen und Rußland, bei dem Polen  
genau so wie 1920 wieder als Vorkämpfer für die Kapitals-  
interessen der westeuropäischen Staaten, gegen Rußland  
gehetzt wird, bleibt eine ständige Gefahr. Die Spannung, die  
vor etwa zwei Monaten bestand und die so ernst war, daß man  
mit einem Kriegsausbruch im Mai oder Juni ernsthaft rechnen  
mußte, mag augenblicklich bedeutend verringert sein; das Volk  
und die Regierung Polens mögen einen Krieg nicht wünschen  
und dem von den westeuropäischen Kapitalisten und Regie-  
rungen ausgeübten Druck widerstehen; aber der geringfügigste  
Anlaß kann plötzlich einen Umschlag bewirken und zum Kriege  
zwischen beiden Staaten treiben, der unvermeidlich zu einem  
neuen Weltkriege führen muß.

Das heutige Rußland erweckt noch unentwegt Haß und Ab-  
scheu in der ganzen konservativen und reaktionären Welt, das  
will besagen: bei den besitzenden Klassen aller Länder.

Das Riesenreich mit seinen unermeßlichen Schätzen der  
ungestörten kapitalistischen Ausbeutung wieder zuzuführen,  
bleibt noch immer das feurig gehegte Ideal. Rußlands gegen-  
wärtige Staatsform zu vernichten ist und bleibt, offen oder  
geheim, der Wunsch und die Hoffnung aller Feinde des  
kämpfenden Proletariats.

Für die Arbeiterklassen aller Länder gilt darum — un-  
geachtet alles Trennenden und aller Gegensätze zwischen ihnen  
und dem russischen Proletariat — immer noch, was bereits 1921  
in dem Manifest des Internationalen Gewerkschaftsbundes  
gesagt wurde, in dem die Arbeiter zur Unterstützung der  
Hungernden des Wolgagebietes aufgefordert wurden und in  
dem es hieß:

„Der Sturz der Sowjetregierung wäre nur das Signal zum  
Entscheidungskampf der Gegenrevolution. In den Ländern  
Westeuropas, auch in den Ländern der Besiegten, in den  
Ländern der Revolution, gewinnt die Reaktion mit jedem Tag  
an Boden. . . .“

Diese Reaktion, die in Deutschland, zumal in Bayern, sich täglich dreister gebärdet, und in Spanien, Rumänien, Ungarn und Jugoslawien die Arbeiterschaft blutig vergewaltigt, würde rasch triumphieren, wenn es den offenen und heimlichen Feinden der russischen Revolution gelänge, die russische Regierung zu stürzen und eine konterrevolutionäre Regierung unter dem Schutz des westeuropäischen Kapitals und der mit ihm verbundenen bürgerlichen Regierungen an ihre Stelle zu setzen.

Die Gewerkschaften dürfen nicht dulden, daß diese Machenschaften Erfolg haben.“

Kameraden!

Die Arbeiterklasse will den Frieden! Sie ist die einzige Klasse, die im kapitalistischen Kriege alles zu verlieren und nichts zu gewinnen hat. Und gewiß will sie keinen Krieg, dessen Ziel und Folge wäre, die Arbeiter in allen Ländern tiefer noch in Elend und Ausbeutung hineinzutreiben und ihnen die Sklavenketten noch tiefer ins Fleisch zu drücken.

In seiner letzten Sitzung vom 22. und 23. März in Köln hat der Generalrat der I. T. F. den auf eine neue und drohende Kriegsgefahr weisenden Anzeichen besondere Aufmerksamkeit zugewandt.

Er faßte den einstimmigen Beschluß, sich an alle angeschlossenen und auch an die bis nun außerhalb der I. T. F. stehenden Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute zu wenden und dringend an ihre Wachsamkeit, an ihre Kampf- und Opferbereitschaft zu appellieren!

Im Kampfe des Proletariats gegen Krieg, Militarismus und Reaktion hat die I. T. F., haben die ihr angeschlossenen Organisationen, die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute stets in erster Reihe gestanden und mehr als einmal durch die Tat bewiesen, daß ihre Begeisterung für den Frieden und ihr Abscheu vor dem Kriege mehr sind als eitle Worte.

Kameraden!

*Seid wachsam!*

*Setzt Eure Kontrolle über den Transport von Munition und anderem Kriegsmaterial in allen Ländern mit größter Wachsamkeit fort! Sorgt dafür, daß diese Kontrolle so scharf als möglich ist und kein einziger Transport Eurer Aufmerksamkeit entgeht! Unterrichtet Eure Vorstände von allem und haltet sie regelmäßig auf dem Laufenden! Seid für alle Fälle bereit!*

*Seid bereit, um nötigenfalls, wie im Jahre 1920, anlässlich des Boykotts gegen Ungarn und der Aktion zur Verhinderung der Waifentransporte für Polen im Kriege gegen Rußland, durch die Tat und mit allen Mitteln den Ausbruch eines neuen Krieges zu verhindern!*

Krieg dem Kriege!

Nieder mit dem Militarismus! Nieder mit der Reaktion!  
Nieder mit dem Kapitalismus!

Hoch die Internationale der Arbeit!

Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation:

Robert Williams, Vorsitzender. Edo Fimmen, Sekretär.

## Der Kampf gegen die Arbeiterbewegung in Ungarn.

### II.

*Auch die Straßenbahner dürfen sich nicht in einem selbständigen Verband organisieren.*

*Die schlechte Lebenslage unserer Kameraden.*

*Weitere reaktionäre Pläne der „königlichen“ Regierung.*

(I. G. B.) Die ungarischen Straßenbahner haben ebenfalls einen schweren Kampf zu führen.

Obwohl ihnen die Regierung vor einigen Jahren versprochen hatte, ihre Organisation anzuerkennen, d. h. ihnen das Koalitionsrecht zu bewilligen, ist doch praktisch daraus nichts geworden. Es besteht in Budapest ein Wagenführer- und Schaffnerverband, der ungefähr 2500 Mitglieder zählt und dessen Führer bestrebt sind, auch das außerhalb der Hauptstadt tätige Tram- und Lokalbahnpersonal zum Anschlusse zu bewegen. Da die Regierung insbesondere die Gemeinde- und Staatsangestellten außerhalb der freien Gewerkschaftsbewegung halten und sie zum Anschluß an die bestehenden „christlichen“

Vereinigungen zwingen will, gestaltet sich bei diesen Gruppen die gewerkschaftliche Organisationsarbeit fast ebenso schwierig wie bei den Eisenbahnern.

Angesichts der Antwort, die dem obengenannten Buda- pester Straßenbahnverbande auf sein Gesuch um Genehmigung der Statuten (d. h. um Bewilligung der Bewegungsfreiheit) gegeben wurde, muß man in nächster Zeit sogar mit einer Verschlechterung der Lage rechnen.

Wir machen im folgenden auf einige der Statuten-änderungen aufmerksam, von denen die ungarische Regierung bei der betreffenden Organisation die Gewährung der Bewegungsfreiheit abhängig machen will.

In seinem Statutenentwurf hat der Vorstand dem Verbands u. a. zum Ziele gesetzt, bei der Direktion und bei den gesetzgebenden Organen für das Personal einzutreten, um auf die Festsetzung der Arbeitsbedingungen Einfluß zu gewinnen.

Die Regierung erhebt dagegen Einspruch und schreibt eine Revision der Statuten vor, der zufolge die Organisation lediglich „die gegenseitige Unterstützung der Mitglieder bei ihrem Streben nach besseren Arbeitsbedingungen und nach Schutz der erworbenen Rechte“ zum Ziele hat.

*Mitglieder, die an einem Streike teilnehmen, dürfen jedoch nicht unterstützt werden!*

Der Artikel des Statutenentwurfes betreffend das Zusammenwirken des Verbandes mit anderen Organisationen der Staatsangestellten und Industriearbeiter fand ebenfalls keine Gnade.

An Stelle dieses Artikels schreibt die Regierung einen anderen vor, worin gesagt wird, daß der Verband „völlig auf sich selbst gestellt sein muß und abseits jeder politischen Partei und jeder anderen gewerkschaftlichen und sonstigen Organisation zu stehen hat“.

Er darf sich auch nicht anderen, wesensverwandten Verbänden oder Vereinigungen anschließen und nur mit Organisationen ungarischer Straßenbahn- und Lokalbahngestellten zusammenwirken. Folglich darf er sich weder der Landeszentrale noch der I. T. F. anschließen!

Bei Entlassung aus dem Dienst erlöscht auch die Mitgliedschaft bei der Organisation. Selbst die Gründer des Verbandes können, wenn sie keinen Dienst mehr verrichten, den Sitzungen nicht mehr beiwohnen.

Und die Regierung ist so vorsichtig, daß sie einen ganzen Artikel streicht, worin es heißt, daß die Mitglieder die Pflicht haben, den zwischen den Organisationen und den Unternehmern geschlossenen Verträgen streng nachzukommen. Man wollte offenbar nicht, daß die Leitung des Verbandes so „gefährliche“ Befugnisse hat.

Das technische Personal und die Streckenarbeiter dürfen sich dem Verbands nicht anschließen.

Geheime Abstimmungen über Veränderungen der Beiträge und außerordentliche Ausgaben sind nicht erlaubt.

Beschlüsse über die Verwendung der Gelder bei eventueller Auflösung der Organisation müssen der „königlichen“ Regierung vorgelegt werden. (Ungarn ist ein Königreich. Das jetzige Regime wird wahrscheinlich nur als eine Übergangsperiode betrachtet.)

Als Vertreter der Organisation dürfen nur im Aktivdienst stehende Beamte bezeichnet werden.

Ein vom Vorstand entworfener Artikel, der schon so weit geht, daß die Regierung darin ermächtigt wird, durch einen Vertreter die Wirksamkeit der Organisation kontrollieren zu lassen, andererseits diese Kontrolle aber auf die Finanzen und die Verwaltung im allgemeinen beschränkt, ist der Regierung nicht genehm.

Sie schreibt einen neuen Artikel vor, der sie ermächtigt, durch einen offiziellen Vertreter die gesamte Tätigkeit desselben kontrollieren zu lassen.

In dem vom Minister veränderten Artikel heißt es u. a. wörtlich:

*„In Ausübung der Kontrolle ist der Regierungsvertreter befugt, zu jeder Zeit in die Korrespondenz der Organisation und der Ortsgruppen Einsicht zu nehmen; ferner muß er mindestens 8 Tage vor der Abhaltung von Vorstandssitzungen,*

Generalversammlungen, Sitzungen der Ausschüsse, der Ortsgruppen usw. eingeladen und gleichzeitig von den Tagesordnungen in Kenntnis gesetzt werden. Er hat das Recht bei diesen Sitzungen in die Debatten einzugreifen und, wenn er es für notwendig erachtet, die Sitzungen aufzulösen.“

Ferner muß über alle von der Organisation abgehaltenen Sitzungen binnen 14 Tagen der Regierung ein Bericht zugesandt werden!

Selbstverständlich nehmen unsere Kameraden diese Bedingungen nicht an. Christliche Vereinigungen können sich eine solche Bevormundung gefallen lassen, unsere Organisationen jedoch nicht.

Ohne Zweifel werden die Vorschläge der Regierung in den nächsten Sitzungen verworfen werden. Und dies ungeachtet der Folgen, welche daraus für die Organisation und ihre Leiter sicherlich entstehen werden.

Die Mitgliederzahl des ungarischen Gewerkschaftsbundes beläuft sich jetzt wieder auf zirka 200 000; 1916 stellte sie sich auf 55 000; 1917 auf 215 000; 1918 auf 720 000; 1919 auf 214 000; 1920 und 1921 auf 150 000.

Unsere Kameraden sind guten Mutes, und die Stimmung unter den Arbeitern ist ausgezeichnet, nicht zum wenigsten dank dem Auftreten der Regierung.

Das heutige Regime wird sich angesichts der Gewaltmittel, auf die es sich ausschließlich stützt, wohl nicht lange behaupten können.

Aber der Mangel an Aktionsfreiheit und die Verfolgungen, unter denen unsere Kameraden leiden, beeinträchtigen jetzt in ernstem Maße die Entwicklung der ungarischen Gewerkschaftsbewegung.

Und das kommt natürlich auch in der Lebenslage der Arbeiter zum Ausdruck.

Wenn man auf der Kaufkraft des Arbeitslohnes in den großen Industriestaaten basiert, so belief sich der Lohn der ungarischen Arbeiter auf  $\frac{1}{10}$  desjenigen der amerikanischen, auf  $\frac{1}{7}$  der englischen auf  $\frac{1}{4}$  der französischen und auf  $\frac{1}{2}$  der deutschen Arbeiter.

Während die Kosten für den Lebensunterhalt für eine Arbeiterfamilie (mit 3 Kindern) vom Juli 1914 bis Ende 1922 um fast 28 000% gestiegen sind, haben die Durchschnittslöhne in derselben Zeit nur um etwa 16 500% zugenommen.

Verglichen mit der Basis von 1914 ist das Lebensniveau der Arbeiter um 55%, das der Beamten usw. um 69% gesunken.

Und wie schon bemerkt, gehören die Eisenbahner und Straßenbahner zu den schlechtbezahltesten Arbeiter- und Beamtenkategorien.

\* \* \*

Gerade in neuester Zeit sind die reaktionärsten Gruppen Ungarns wieder äußerst betriebsam.

Die italienischen Faschisten stehen in regelmäßiger Verbindung mit ihren ungarischen Geistesverwandten, desgleichen mit den Nationalisten in Bayern, in Österreich usw.

Gehen übrigens nicht auch in anderen Ländern Dinge vor sich, die uns zur Wachsamkeit mahnen?

Es ist nicht ausgeschlossen, daß sich angesichts der gefürchteten Entwicklung der Arbeiterbewegung die Ereignisse von 1920—1921, über die wir seiner Zeit in unserem Mitteilungsblatt berichteten, wiederholen werden.

Die aus den Offiziersbanden stammenden Mörder und Plünderer laufen immer noch frei herum.

Als der Redakteur des sozialistischen Tagblattes, der wegen der bestehenden Gefahren immer von einem seiner Freunde begleitet wurde, von einem Offizier ermordet worden war, erklärte die Regierung in der Kammer, daß die Mörder binnen 24 Stunden hinter Schloß und Riegel sitzen werden. Aber seitdem sind schon mehrere Jahre verflossen und die Regierung hat die Täter noch nicht „auffinden“ können.

Auch die Druckerei des Budapester sozialistischen Tagblattes wurde damals vollständig zerstört. Man hat den Zettel aufbewahrt, den diese Herren unter Bebels Porträt angebracht haben: „Auch er war ein Jude!“

Und unterdessen rüstet die Regierung weiter, und zwar gegen die Arbeiter.

Sie hat „im Interesse einer besseren öffentlichen Ordnung“ einen Gesetzesvorschlag eingebracht, der, wenn er angenommen wird, jede Entwicklung der Arbeiterbewegung aufhalten kann.

In diesem Entwurfe heißt es u. a. daß jeder, der durch seine Haltung oder sein Auftreten die Sicherheit des Staates „gefährdet“, ausgewiesen oder unter polizeiliche Aufsicht gestellt werden kann. Wenn nötig, können solche Leute von der Polizei sogar in einem „Zuchthause“ interniert werden! Auf alle Fälle wird seiner persönlichen Freiheit ein vollständiges Ende gemacht.

Und eine der vielen mit Namen genannten „Übertretungen“, welche die Regierung auf bloßes Vermuten hin zum Einschreiten berechtigen, ist z. B. „das Bespotten oder das Beschimpfen der Verfassung, der Ehre, des Vertrauens, der Traditionen des Staates oder der Nation, der patriotischen oder religiösen Gefühle, oder des Ansehens der Behörden“;

ferner der Versuch, die Loyalität der Eisenbahner gegenüber der Regierung zu schwächen;

oder jede andere, „vom Strafgesetzbuch nicht vorausgesehene Handlung gegen den Gottesdienst, die Ehre, die Familie oder das Privateigentum“!

Auch die Wiedergabe von „unrichtigen“ Nachrichten über die Zustände in Ungarn ist auf dieselbe Weise strafbar.

Wir haben hier nur einige der Bestimmungen dieses gegenrevolutionären Gesetzes aufgeführt, aber man kann daran das ganze Gesetz beurteilen.

Es ist natürlich ebenfalls eine vollständige Kontrolle des Post-, Telegraphen- und Telephonverkehrs vorgesehen.

Dieser Gesetzesvorschlag wird nächstens im Parlamente zur Behandlung kommen. Das hier Mitgeteilte genügt, um die Leiden unserer Kameraden zu illustrieren.

Wir beabsichtigen demnächst über die Lage in Ungarn, und zwar namentlich über diejenige der Eisenbahner noch weitere Einzelheiten zu veröffentlichen.

Wir werden vor allem von der Waffe der Publizität in erster Linie weiter Gebrauch machen, bis unsere Kameraden ihre Aktionsfreiheit erlangt haben werden.

\* \* \*

Und wir glauben in allen Ländern auf die Mitwirkung unserer Kameraden zählen zu können, um den Berichten unseres „Mitteilungsblattes“ eine möglichst große Verbreitung (auch in der Tagespresse) zu geben.

### Bericht

über die am 22. und 23. März 1923 in Köln abgehaltene Sitzung des Generalrats der I. T. F.

Am 22. und 23. März 1923 fand die erste Sitzung des vom Wiener Kongreß (Oktober 1922) gewählten Generalrats in Köln statt.

Es waren folgende Mitglieder anwesend:

Robert Williams, Vorsitzender (London); M. Bidegaray (Paris); W. Brodecky (Prag); J. Döring (Berlin); T. Gómez (Madrid); H. Jochade (Berlin); Ch. Lindley (Stockholm); C. Mahlman (Antwerpen); G. Sardelli (Rom); Edo Fimmen (Generalsekretär); N. Nathans (2. Sekretär); P. Moltmaker (Mitglied des holl. Vorstandes).

Abwesend: J. H. Thomas (London); J. Tomschik (Wien) und das Mitglied des holländischen Vorstandes J. Brautigam. Diese hatten sich wegen besonders wichtiger parlamentarischer Arbeiten entschuldigt.

Nach einer kurzen Begrüßung sprach der Vorsitzende, Robert Williams, sein Bedauern darüber aus, daß der französische Militarismus vier Jahre nach Friedensschluß unter dem Vorwand, Deutschland sei den ihm durch den Friedensvertrag auferlegten Wiedergutmachungspflichten nicht nachgekommen, in so brutaler Weise gegen das entwaffnete deutsche Volk vorgeht. Er wies auf die mit den Ausschreitungen des französischen Militarismus verbundenen Gefahren hin und legte kurz dar, was seitens der I. T. F. im Zusammenhang mit der Besetzung des Ruhrgebietes unternommen worden ist.

Hierauf begann die Diskussion über den halbjährlichen Tätigkeitsbericht der Exekutive.

*Angeschlossene Organisationen.*

Der Generalrat bestätigte die Beschlüsse des Exekutivkomitees betreffend den Anschluß der französischen Seeleute-Organisation und des belgischen Verbandes der Straßenbahn-Angestellten. Ferner erklärte er sich mit dem Beitritt des ungarischen Straßenbahnerverbandes einverstanden.

Im Zusammenhang mit einer Anregung Jochades, daß von den verschiedenen Ländern jeweils nur eine bestimmte Berufs-Organisation aufgenommen werden sollte, wurde nach Ausführungen von Brodecky und Williams beschlossen, daß jeder Fall besonders beurteilt und an erster Stelle den Wünschen der bereits angeschlossenen Organisationen Rechnung getragen werden soll.

*Kongresse angeschlossener Organisationen.*

Robert Williams nahm an den Ende Januar 1923 in Paris abgehaltenen Kongressen des französischen Transportarbeiterverbandes und des französischen Hafnarbeiterverbandes teil, während Nathans dem am 25. und 26. Februar 1923 in Budapest abgehaltenen Kongreß der ungarischen Transportarbeiter beiwohnte. Die Einladung, einen Vertreter zu dem Kongreß der lettländischen Seeleute abzuordnen, mußte wegen Zeitmangel abgelehnt werden. Es wurde an diesen Kongreß ein Begrüßungsschreiben gerichtet.

*Ausführung der Beschlüsse des Wiener Kongresses.**Brief an die 4. Internationale Arbeitskonferenz über die Verfolgungen in Ungarn.*

Dem Beschluß des Wiener Kongresses gemäß wurde an das Präsidium und die Delegierten der vierten, im Oktober 1922 in Genf abgehaltenen Internationalen Arbeitskonferenz ein Bericht über die Verfolgungen in Ungarn nebst Begleitschreiben gesandt. Wie uns nach Ablauf der Konferenz der Sekretär und Direktor des Internationalen Arbeitsamtes mitteilte, konnte die Frage nicht angeschnitten werden, da sie nicht auf der Tagesordnung stand und kein Delegierter die Behandlung vorschlug. Es wurde uns ferner mitgeteilt, daß sich der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes mit der Sache befassen werde.

Da wir noch keine näheren Nachrichten erhalten haben, nehmen wir an, daß der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes noch immer keine Gelegenheit gehabt hat, diese Frage zu behandeln.

Allem Anschein nach kann nicht damit gerechnet werden, daß das Internationale Arbeitsamt in dieser Angelegenheit etwas unternimmt.

Wie aus den letzten Nummern des Mitteilungsblattes hervorgeht, dauern die Verfolgungen noch immer fort. Der Generalrat hat die Maßnahmen, die getroffen worden sind, um die Wahrheit über die Verfolgungen möglichst bekannt zu machen, gutgeheißen. (Inzwischen sind mehrere Zeitungen unserer Bitte um Veröffentlichung nachgekommen.) Die Sitzung nahm folgende Resolution an:

„Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation protestiert energisch gegen die fortdauernden Unterdrückungsmaßnahmen der ungarischen Regierung, die den ungarischen Transportarbeitern und Eisenbahnern das Koalitionsrecht verweigert. Als Internationalisten verurteilen wir die Haltung der ungarischen Reaktionen, die den Arbeitern ihr Recht auf Verteidigung ihrer Löhne und Arbeitsbedingungen vorenthalten, welches Recht den Arbeitern anderer Länder uneingeschränkt zusteht.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation fordert die in den verschiedenen Ländern angeschlossenen Organisationen auf, einen schriftlichen Protest gegen das Auftreten der ungarischen Regierung bei den Vertretern dieses Landes in den Hauptstädten Europas einzureichen.

Der Generalrat spricht ferner sein Bedauern darüber aus, daß das Internationale Arbeitsamt nicht den nötigen Einfluß zur Geltung gebracht hat, um der brutalen Unterdrückung der ungarischen Gewerkschaftsbewegung Einhalt zu bieten.“

*Internationaler Seeleutekongreß.*

Die Tagesordnung für diesen Kongreß wurde festgelegt. Folgende Organisationen haben bereits ihre Teilnahme zugesagt:

Belgischer Transportarbeiterverband, Abteilung Seeleute;  
Dänischer Heizerverband;  
Deutscher Verkehrsbund, Abteilung Seeleute;

Vereinigter Seeleuteverband (angeschlossen bei der Transportarbeiter-Föderation Großbritanniens);  
Französische Seeleute-Föderation;  
Lettländischer Seeleuteverband;  
Holländischer Transportarbeiterverband, Abteilung Seeleute;  
Norwegischer Seeleute- und Heizerverband.

Einer Bitte, den Kongreß in Brüssel und nicht in London abzuhalten, konnte nicht entsprochen werden. Nach eingehenden Beratungen wurde einstimmig beschlossen, beim ursprünglichen Beschluß zu verbleiben.

*Erhebung über die Sozialisierung der Transportmittel.*

Das Exekutivkomitee beauftragte sein Mitglied Bidegaray, einen Fragebogen über die Sozialisierung der Transportmittel auszuarbeiten. Dieser Fragebogen ist mittlerweile in unseren Besitz gelangt und wird den angeschlossenen Organisationen zugeschickt werden. Bidegaray hat ferner den Auftrag erhalten, dem Generalrat so bald als möglich einen schriftlichen Bericht vorzulegen. Dieser soll den angeschlossenen Organisationen zeitig vor dem nächsten Kongreß zugeschickt werden.

*Aktionen.**Französischer Seeleutestreik.*

Kurz vor dem Wiener Kongreß wurde vom damals noch nicht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, sondern der Internationalen Seeleute-Föderation angeschlossenen französischen Seeleuteverband ein Streik proklamiert, um die Regierung von ihren auf die Abschaffung des Achtstundentages für die Seeleute gerichteten Bestrebungen abzubringen.

Ogleich die Internationale Seeleute-Föderation nicht gewillt war, die französischen Seeleute in ihrem Kampfe tatkräftig zu unterstützen, faßten diese doch den mutigen Entschluß, sich die Abschaffung des Achtstundentages nicht ohne weiteres gefallen zu lassen. In bezug auf den Verlauf des Streiks muß allerdings bemerkt werden, daß es den Reedern wegen der Beendigung der Fischerei an der Atlantischen Küste Frankreichs bald gelang, Streikbrecher anzuwerben und so die aus diesen Häfen auslaufenden Schiffe zu bemannen. Aus dem Grunde mußte der Streik für die Atlantische Küste aufgehoben werden; für das Mitteländische Meer wurde er jedoch fortgesetzt.

Das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat die angeschlossenen Organisationen verschiedentlich gebeten, die in Kampf stehenden französischen Kameraden so viel als möglich zu unterstützen. So z. B. begab sich der Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nach London, um eine Besprechung mit der englischen Organisation abzuhalten.

Das Exekutivkomitee beschloß ferner, an die angeschlossenen Organisationen einen Aufruf um finanzielle Unterstützung für die französische Seeleute zu erlassen. Der Aufruf zeitigte folgendes Resultat:

<i>Deutschland</i> — Deutscher Verkehrsbund	Mk. 200 000.—
<i>Frankreich</i> — Französische Hafnarbeiter-Föderation	Frs. 1000.—
<i>Großbritannien</i> — Englische Transportarbeiter-Föderation	£ 250.—
<i>Holland</i> — Holländischer Transportarbeiterverband	Fl. 1000.—
Holländischer Eisenbahnerverband	Frs. 2000.—
<i>Irland</i> — Irischer Transportarbeiterverband	£ 50.—
<i>Norwegen</i> — Norwegischer Transportarbeiterverband	Frs. 500.—
<i>Österreich</i> — Österreichischer Transportarbeiterverband	Kr. 1 000 000.—
Österreichischer Eisenbahnerverband	Kr. 1 500 000.—
<i>Schweden</i> — Schwedischer Transportarbeiterverband	Frs. 3000.—

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation fügte diesem Betrag ungefähr 6000 Franken bei, sodaß dem französischen Seeleuteverband insgesamt 40 000 Franken übermittelte werden konnten; davon 25 000 während und 15 000 nach Ablauf des Konfliktes.



### Lohnbewegung der holländischen Hafendarbeiter.

Anlässlich der Sitzung des Exekutivkomitees vom 16. Dezember erstattete Brautigam, der Vorsitzende des holländischen Transportarbeiterverbandes, einen Bericht über die Lage in Holland und die Bestrebungen der Arbeitgeber, die Löhne herabzusetzen und die Arbeitszeit über 48 Stunden pro Woche hinaus zu verlängern.

Gestützt auf verschiedene Kongressresolutionen, beschloß das Exekutivkomitee, den holländischen Hafendarbeitern die größtmögliche Unterstützung zu gewähren. Die in Frage kommenden Organisationen wurden sofort von der Sachlage in Kenntnis gesetzt, während im Mitteilungsblatt vom 1. Januar ein ausführlicher Bericht publiziert wurde. Auf Grund von Unterhandlungen, während welcher der Beschluß des Exekutivkomitees eine starke Waffe war, ist es unserer Organisation gelungen, die Arbeitgeber auf andere Gedanken zu bringen, sodaß eine Intervention der Internationalen Transportarbeiter-Föderation überflüssig wurde.

### Lohnbewegung der norwegischen Seeleute.

Der norwegische Seeleuteverband benachrichtigte uns, daß die Reeder die Löhne aufs neue herabzusetzen und bei einer eventuellen Ablehnung der Reduktion eine Aussperrung zu proklamieren trachteten. Der Konflikt wurde aber dem obligatorischen Schiedsgericht zur Schlichtung überwiesen, wodurch es den Reedern unmöglich wurde, ihr Vorhaben auszuführen.

### Besetzung des Ruhrgebietes.

Eingehende Beratungen fanden im Zusammenhang mit der Besetzung des Ruhrgebietes und der Haltung der internationalen Arbeiterbewegung, namentlich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, statt. Es lag ein Bericht vom Sekretariat vor, worin darauf hingewiesen wird, daß mit einem tatsächlichen Widerstand seitens der internationalen Arbeiterbewegung nicht gerechnet werden konnte, als die französische und belgische Regierung dazu übergingen, die seit langem geplante Besetzung des Ruhrgebietes durchzuführen. Die französische Regierung hat bei der Ausführung des ihr von den französischen Großkapitalisten erteilten Auftrags nur den tapferen Widerstand, die passive Resistenz der deutschen Arbeiter erfahren, wobei sich die Eisenbahner und Transportarbeiter besonders hervortaten.

Im Bericht wird erwähnt, daß eine allgemeine internationale Aktion nicht zustande kommen konnte, da die schlechten ökonomischen Verhältnisse die Schlagkraft der Arbeiterbewegung gelähmt haben. Um festzustellen, inwieweit eine Sonderaktion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation möglich war und geboten erschien, wurde vom Exekutivkomitee eine Konferenz der in Betracht kommenden Länder einberufen. Es zeigte sich jedoch, daß weitgehende Maßnahmen nicht getroffen werden konnten. Da der Bericht über die Konferenz bereits im Mitteilungsblatt veröffentlicht worden ist, erübrigt es sich, hier darauf weiter einzugehen. Der Generalrat war der Überzeugung, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation ihr Möglichstes getan hatte und stellte mit Befriedigung fest, daß der Holländische Zentralverband der Transportarbeiter mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln gegenüber den deutschen Genossen internationale Solidarität an den Tag legte. Es wurde beschlossen, dieser Organisation schriftlich dafür zu danken.

Die Mitglieder Döring und Jochade machten eingehende Ausführungen über die im Ruhrgebiet herrschenden Verhältnisse. Es scheint, daß man französischerseits augenblicklich darauf aus ist, die Gewerkschaften zu vernichten. Der Generalrat nahm Kenntnis davon, daß die französische Regierung sich finanziell an den Aktionen der deutschen Konterrevolutionäre beteiligt, während anhand von Bildern gezeigt wurde, wie die Besatzungstruppen vorgehen. Es lagen Meldungen vor, wonach Gewerkschaftsbeamte plötzlich verschwinden oder ausgewiesen werden. Viele Millionen an Beiträgen wurden vom französischen Militär konfisziert. Der Generalrat verurteilte einstimmig die Besetzung an sich und das Auftreten der Besatzungstruppen. Es wurde folgende Resolution angenommen:

„Die am 22. und 23. März 1923 in Köln abgehaltene Sitzung des Generalrats der Internationalen Transportarbeiter-Föderation verurteilt die französisch-belgische Aktion an der Ruhr und am Rhein. Er erhebt Protest gegen diesen völlig ungerechtfertigten Versuch, die wehrlose Zivilbevölkerung der besetzten Gebiete durch militärische Maßnahmen in wirtschaftliche Sklaverei zu zwingen.

Er begrüßt den Kampf der französischen und belgischen Arbeiterklasse gegen die reaktionäre Politik ihrer Regierungen, vor allen Dingen auch aus der Erkenntnis, daß die Grundsätze der gewerkschaftlichen Organisation den schwersten Gefahren ausgesetzt sind, wenn gut organisierte Arbeiter durch mit Bajonetten, Maschinengewehren und Tanks schwerbewaffnete Soldaten bedrückt werden.

Der Generalrat beglückwünscht die deutsche Arbeiterschaft zu ihrer Weigerung, mit den Besatzungstruppen zusammenzuarbeiten. Er gibt der Erwartung Ausdruck, daß die deutschen Gewerkschaften sich nicht mit ihren Unterdrückern, den Kapitalisten ihres eigenen Landes, verbinden werden.

Der Generalrat appelliert an die gewerkschaftliche und politische Arbeiterbewegung in den Ländern der Entente, daß sie sich einsetze für eine gründliche Revision des Vertrages von Versailles und für die Festsetzung einer Reparationszahlung, die der Leistungsfähigkeit Deutschlands und den gerechten Anforderungen der empfangenden Länder entspricht.

Der Generalrat bestätigt die Entschlüsse, die eine Einberufung eines Weltkongresses, der die endgültige Festsetzung der Reparationsleistungen, die Frage der Kriegsschulden und die der Valuta usw. regeln soll, verlangen. Auf diesem Kongreß muß die organisierte Arbeiterschaft aller Länder in gebührender Weise vertreten sein.“

Auf Ansuchen des Deutschen Verkehrsbundes wurde im Mitteilungsblatt ein von ihm herausgegebenes Manifest aufgenommen, während ein ähnliches Manifest des Deutschen Eisenbahnerverbandes den Organisationen verschiedener Länder zugesandt wurde. Es wurde ferner über die vom Sekretariat getroffenen Maßnahmen zwecks Verhinderung von Transporten polnischer Arbeiter nach dem Ruhrgebiet Bericht erstattet.

Im Anschluß an die Beratungen über die Besetzung des Ruhrgebietes erstattete der Generalsekretär Fimmen einen Bericht über die internationale Lage, wobei er, unter Hinweis auf seine im Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation veröffentlichten Artikel „Schwarzer Januar“ und „Der kommende Kampf“, die in allen Ländern drohende reaktionäre Gefahr schilderte. Die Mitglieder des Generalrats, die an den Diskussionen teilnahmen, waren mit einer Ausnahme mit Fimmens Ausführungen einverstanden. Zuletzt brachte der Vorsitzende einen Vorschlag in Abstimmung, worin die Haltung des Generalsekretärs unumwunden gutgeheißen wurde. Dieser Vorschlag wurde mit allen Stimmen gegen eine Stimme angenommen; ein Mitglied machte einen Vorbehalt in bezug auf den Zeitpunkt, an dem der Artikel erschienen ist.

### Gegen Krieg und Militarismus.

Auf Grund einiger dem Sekretariat zugegangenen Mitteilungen über die Vorbereitung eines neuen Krieges zwischen Polen und Rußland, welcher im Laufe des Monats Mai ausbrechen soll, wurde den in Frage kommenden Organisationen ein vertrauliches Schreiben zugesandt, worin dieselben aufgefordert werden, den Transport von Kriegsmaterial in ihrem Lande zu überwachen. Es erreichten das Sekretariat einige Berichte über diese Angelegenheit. Mit Rücksicht auf die dem Sekretariat zur Verfügung stehenden Daten wurde beschlossen, im Mitteilungsblatt ein Manifest zu veröffentlichen, um die Transportarbeiter auf die immer noch drohende Kriegsgefahr hinzuweisen.

### Mitteilungsblatt.

Das Mitteilungsblatt, das vor dem 1. Dezember 1922 in vier Sprachen erschien (Französisch, Deutsch, Englisch und Schwedisch), wurde ab 1. Dezember auch in spanischer Sprache herausgegeben, was durch die Anstellung eines spanischen Übersetzers möglich wurde. Die Nummer vom 15. Oktober 1922, welche den Bericht über den Wiener Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation enthielt, wurde ebenfalls in die spanische Sprache übersetzt. Im Dezember erschienen dann noch zwei mit der Schreibmaschine hergestellte Nummern, während unser Blatt seit 1. Januar bei der Druckerei „Die Internationale“ in Osnabrück gedruckt wird. Diese

Druckerei ist Eigentum des Internationalen Gewerkschaftsbundes.

Wir glauben annehmen zu dürfen, daß das Blatt in seiner neuen Form den Lesern gefällt. Von vielen Organisationen erhielten wir die Bitte um Zusendung einer größeren Anzahl Exemplare, während Fach- und sozialistische Presse viel öfter als früher Artikel aus unserem Organ übernahmen. Mehrere Zeitungen, auch bürgerliche, baten um Zusendung der Zeitschrift. Dies dürfte ein Grund sein, Abonnements gegen Bezahlung anzunehmen. Wir dürfen denn auch behaupten, daß unser Mitteilungsblatt sowohl hinsichtlich seines informativischen Wertes wie in bezug auf seinen übrigen Inhalt einen Vergleich mit den Publikationen anderer internationaler Organisationen glanzreich bestehen kann. Von verschiedenen Seiten erhielten wir wohlwollende Beurteilungen, ohne daß wir unser Organ mit der Bitte um Beurteilung zusandten.

Wir müssen aber nach wie vor die Organisationen dringlichst auffordern, uns regelmäßig Berichte zugehen zu lassen. Die in dieser Frage ausgesandten Briefe führten nicht zu dem gewünschten Resultat. Anlässlich seiner Reise nach Budapest hat sich der 2. Sekretär persönlich mit verschiedenen Kameraden in den einzelnen Ländern in Verbindung gesetzt, um die Mitarbeit zu fördern. Hoffentlich nicht ohne Resultat. Es ist angesichts des bescheidenen Umfangs unseres Personals fast unmöglich, daß wir alle Berichte selbst zusammenstellen, und was am wichtigsten ist: wer selbst zur Leitung der in Frage kommenden Organisation gehört, kann die Verhältnisse und die Bedeutung der geführten Aktionen und der Geschehnisse besser beurteilen.

Seitdem unser Organ im Druck erscheint, ist die Zahl der Seiten immer verschieden gewesen. Wir beabsichtigen, den Umfang regelmäßig auf acht Seiten zu bringen, was bedeutet, daß wir alle 14 Tage 40 Seiten Manuskript fertigstellen müssen.

#### Dokumentation.

Während der vergangenen Berichtsperiode wurde Nr. 7 der „Dokumente der Internationalen Transportarbeiter-Föderation“ herausgegeben. Sie enthielt Angaben über die Löhne, die Arbeitszeit und die Arbeitsbedingungen in europäischen Häfen (Großbritannien, Belgien, Holland und Deutschland).

Ferner wurde der Bericht der im Januar 1922 in Hamburg abgehaltenen Seeleutekonferenz in vier Sprachen veröffentlicht.

Der Fragebogen über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals wurde gutgeheißen.

Unter dem Titel: „Wesen, Ziel und Streben der Internationalen Transportarbeiter-Föderation“ ist eine Broschüre in Bearbeitung, welche in sechs Sprachen veröffentlicht werden wird.

Der Niederländische Eisenbahnverband hat den Wunsch geäußert, für eigene Rechnung eine holländische Auflage dieser Broschüre zur Verteilung unter seinen Mitgliedern drucken zu lassen.

Das Exekutivkomitee beschloß in seiner Dezembersitzung, die Veröffentlichung ähnlicher Dokumente nicht fortzusetzen, sondern derartige Daten im Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation aufzunehmen, da sie fortwährend Veränderungen unterliegen. Die Herausgabe des Wiener Protokolls wird so viel als möglich beschleunigt. Die Verzögerung ist dadurch entstanden, daß die vielen mit dem Friedenskongress verbundenen Arbeiten das Übersetzungsbüro zu sehr in Anspruch nahmen.

Verschiedene Ansuchen um Auskunft wurden an das Sekretariat gerichtet, das sich stets bemüht hat, diesen Bitten möglichst schnell nachzukommen. So hat die Seefischer-Abteilung des Belgischen Transportarbeiterverbandes um Zusendung der in anderen Ländern für die Fischereiarbeiter bestehenden Kollektivverträge gebeten. Wir sind dieser Bitte nachgekommen, und zwar, wie wir hoffen, zur Zufriedenheit des Anfragenden. Gemäß der Bitte des Deutschen Verkehrsbundes, Reichsabteilung Kraftfahrer, haben wir die an Deutschland grenzenden Länder gebeten, die Adressen der Versammlungslokale der Chauffeuré mitteilen zu wollen.

Mehrere Organisationen baten um Zusendung unserer Dokumente. Ferner wurden nichtangeschlossenen Organisationen für Propagandazwecke unsere Broschüren zugesandt.

#### Büros der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Der Generalrat erklärte sich mit dem Ankauf des Gebäudes Vondelstraat 61 (Amsterdam) einverstanden, dod daß das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 1. Mai an dort untergebracht wird. In der Einrichtung des Büros ist insofern eine Veränderung vorgenommen worden, als nunmehr unser Bestreben darauf hinausgeht, die Übersetzungen, welche einen wichtigen Teil der Arbeiten ausmachen — wie man sehr wohl verstehen wird, wenn man bedenkt, daß alle Veröffentlichungen in fünf Sprachen hergestellt werden müssen, während die laufende Korrespondenz außerdem noch in einigen anderen Sprachen geführt wird —, im eigenen Büro auszuführen. Bis heute wurden alle Übersetzungen vom Übersetzungsbüro des Internationalen Gewerkschaftsbundes besorgt, aber Kontrolle und Einfluß auf eine baldige Ablieferung unserer Übersetzungen fehlte, was auf Grund des Umstandes, daß diese Arbeiten so sehr ineinander greifen, immer zu großer Verspätung führte. Die von uns getroffenen Maßnahmen hatten die Anstellung von neuen Kräften im Gefolge, ohne daß dadurch Mehrausgaben entstanden. Im Gegenteil, die Arbeiten sind nicht nur prompt, sondern auch noch unter Verminderung der Ausgaben erledigt worden. Wenn unser Büro gänzlich auf dieser Grundlage eingerichtet ist, so wird es allmählich sogar höheren Ansprüchen gewachsen sein, als ihm bereits jetzt gestellt werden.

Nachdem noch einige weniger wichtige und interne Angelegenheiten besprochen worden waren, wurde der Bericht des Sekretariats einstimmig gutgeheißen.

#### Studien- und Propagandareise nach Kanada, den Vereinigten Staaten und Mexiko.

Vom Internationalen Gewerkschaftsbund ist eine Einladung zur Teilnahme an einer Studienreise nach obenerwähnten Ländern angelangt. Nach kurzer Debatte, wobei einerseits auf die Nutzlosigkeit der Teilnahme an derartigen Reisen und Konferenzen und andererseits darauf hingewiesen wurde, daß die Konferenzen des Internationalen Arbeitsamtes von Washington und Genua resultatlos geblieben sind, während aber auch die Notwendigkeit der Anknüpfung von Beziehungen mit den Organisationen Süd- und Nordamerikas dargelegt und die diesbezüglichen Beschlüsse des Wiener Kongresses in Erinnerung gebracht worden waren, wurde Robert Williams als Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ernannt.

#### Gesuch um finanzielle Unterstützung.

Ein Gesuch um finanzielle Unterstützung des Italienischen Eisenbahnverbandes, das von Sardelli auf Grund der Verfolgungen, denen dieser Verband seitens der Faschisten ausgesetzt ist, unterstützt wurde, veranlaßte den Generalrat, den Eisenbahnverband und Sardelli einzuladen, einen Bericht über die Lage der Verbände einzusenden, worauf näher erwogen wird, in welcher Weise diesen Organisationen geholfen werden kann.

#### Der Krieg.

Was haben denn die Militärs getan, um auch nur im geringsten Maße ihre Vernunft zu beweisen? Nichts! Was haben sie erfunden? Nichts als Kanonen und Gewehre. Und damit ist es Schluß.

Hat der Erfinder des Stoßkarrens durch den einfachen und praktischen Zufall, ein Rad mit zwei Stäben zu verbinden, für die Menschheit nicht viel mehr getan als der Erfinder unserer modernen Festungswerke?

Was hat uns Griechenland hinterlassen? Bücher und Denkmäler. Beruht seine Größe auf militärischen Siegen oder auf kulturellen Errungenschaften?

Hat der Einfall der Perser Griechenland verhindert, in den krassesten Materialismus zu verfallen?

Haben die Einfälle der Barbaren Rom gerettet und wiederhergestellt?

Hat Napoleon I. die große von den Philosophen des 18. Jahrhunderts eingeleitete intellektuelle Bewegung fortgeführt?



### Organisationskrise unter den Wiener Straßenbahnern.

Das Personal der Wiener Straßenbahnen, etwa 14 000 Mann, ist im österreichischen Transportarbeiterverband organisiert. Wie überall, haben auch dort die Kommunisten ihre Keimzellenarbeit versucht. Es ist ihnen zwar nicht gelungen, die Sektion der Straßenbahner in die Hand zu bekommen, dafür aber eine ziemliche Desorganisation unter den Fahrbediensteten anzurichten. Seit Monaten konnte bei den Kategorien Fahrer und Schaffner richtige Gewerkschaftsarbeit wegen der Umtriebe der Kommunisten nicht geleistet werden. Schließlich erklärten die Vertrauensmänner der Werkstättenbediensteten, die so ziemlich die Hälfte des gesamten Personals repräsentieren, nicht mehr gemeinsam mit den Fahrbediensteten beraten zu wollen. Unter den allein gebliebenen Vertrauensmännern der Fahrbediensteten trat dann ebenfalls eine Spaltung ein, die jedoch mit sich brachte, daß einzeln für ihre Persönlichkeit besonders bedachte Vertrauensmänner die Schaffung einer selbständigen Organisation der Wiener Straßenbahner propagierten. Ein Teil der Fahrbediensteten leistet anscheinend diesen gewissenlosen Organisationsschädlingen Gefolgschaft, aber zum Schaden der gesamten Straßenbahner. Die Kommunisten haben also als Erfolg ihrer Wühlarbeit zu verzeichnen, daß ihnen die Felle vollständig weggeschwommen sind. Nicht nur, daß sie die Sektion der Straßenbahner nicht erobern konnten, die in ihrer Jahresversammlung fast einstimmig die Kandidatenliste des Verbandes als Sektionsleitung akzeptierte, wollen nun die in ihrem Schlepptau befindlichen radikalen Maulhelden eine Sonderorganisation gründen. Wieder ein Erfolg der Bestrebungen der Kommunisten nach Herbeiführung der „Einheitsfront des Proletariats“. Die Mehrheit der Wiener Straßenbahner bleibt im Transportarbeiterverband.

Wohlan! Wenn die Regierenden das Recht haben, über Leben und Tod der Völker zu verfügen, so sollte es nicht verwundern, wenn die Völker bisweilen über die Regierenden dasselbe Recht verhängen.

Die Völker verteidigen sich. Sie haben recht. Niemand hat ein unbeschränktes Recht, über andere zu herrschen. Man regiert, um dem Wohl der Untertanen zu dienen. Sowie ein Schiffskapitän die Pflicht hat, einen Schiffbruch zu vermeiden, so liegt auch in demselben Maße jedem Regierenden die Pflicht ob, den Krieg zu vermeiden.

Wenn ein Schiffskapitän sein Schiff verloren hat, so wird er vor Gericht gezogen und verurteilt, wenn er der Nachlässigkeit oder sogar der Unfähigkeit überführt wird.

Warum sollte man nicht nach jedem ausgebrochenen Kriege die Regierungen vor Gericht ziehen? Wenn die Völker das verstehen würden, und sich zu Richtern ihrer mörderischen Regierungen aufwerfen würden, wenn sie sich weigern würden, sich sinnlos töten zu lassen und ihre Waffen gegen jene wenden würden, von denen sie sie zum Metzeln bekommen haben, dann wäre dem Kriege ein Ende gemacht . . .

(Guy de Maupassant.)

### Eingelaufene Druckschriften.

Protokoll über die Verhandlungen des 11. Verbandstages des Deutschen Verkehrsbundes, abgehalten zu Berlin im Gewerkschaftshaus, Engellufer 24—25, vom 3. bis 8. September 1922.

Informationsbericht für die seemannischen Sektionsleitungen für 1922. (Deutscher Verkehrsbund, Reichsabteilung Seeleute.)



### Die neue Automobil-Verkehrsordnung.

Dem fortgesetzten Drängen der Vertreter des Deutschen Verkehrsbundes in den öffentlichen Körperschaften ist es zu verdanken, daß die neue Automobil-Verkehrsordnung am 1. März vom Reichsrat verabschiedet worden ist.

Für die Kollegen Kraftfahrer bringt die neue Verordnung wesentliche Vorteile. So ist z. B. die Fahrgeschwindigkeit in geschlossenen Ortsteilen von 15 auf 30 Kilometer pro Stunde erhöht worden, welche durch die örtlichen Behörden bis auf 40 Kilometer festgesetzt werden kann. Damit ist die Möglichkeit geschaffen, geschlossene Orte mit der praktisch günstigsten Fahrgeschwindigkeit zu passieren. Die Fabrikation der Strafmandate wegen zu schnellen Fahrens, die bisher in hoher Blüte stand, dürfte damit gewaltig eingeschränkt werden, womit erhebliche Einbußen am Lohn wegfallen. Unsere Kollegen Kraftfahrer werden die Arbeit ihrer Vertreter vom Deutschen Verkehrsbund zu würdigen wissen. Sobald die neue Verordnung im Wortlaut vorliegt, werden wir noch darauf zurückkommen.

### Zunehmende Arbeitslosigkeit im belgischen Hafenbetriebe.

In den belgischen Häfen wächst die Zahl der Arbeitslosen in bedenklichem Maße. Zweifellos spielt dabei die Besetzung des Ruhrgebietes eine sehr große Rolle.

In Gent treffen überhaupt keine „Reparationskohlen“ mehr ein und in dieser Stadt wie auch in Antwerpen spürt man am Rückgang des Transitverkehrs die Folgen der Ruhrbesetzung. Die Arbeitslosenziffer ist im Februar rapid gestiegen, d. h. soweit deren Kontrollierung möglich war, auf 3000.

In Brügge und in Ostende ist die Zahl der Arbeitslosen besorgniserregend. Die Arbeitslosenkasse hat vom 5. bis 28. Februar 240 000 Franks ausbezahlt. In den vier obengenannten Häfen sind etwa 11 000 Arbeiter gegen Arbeitslosigkeit versichert. Die Unterstützungssummen wären noch größer gewesen, wenn nicht Tausenden von ausgesteuerten Mitgliedern jede Unterstützung versagt worden wäre.

Angesichts dieser Lage hat das Exekutivkomitee die Regierung ersucht, die erschöpften Kassen zu subventionieren und den ausgesteuerten Mitgliedern von Ostende und Brügge die Unterstützung weiterzubezahlen.

Im Zusammenhang mit dieser Arbeitslosigkeit schreibt die belgische Zeitung „Le Travailleur du Transport“ („Der Transportarbeiter“) u. a. folgendes:

Sagen wir ganz einfach, daß im Hafenbetriebe die Zahl der Arbeitslosen unaufhörlich steigt.

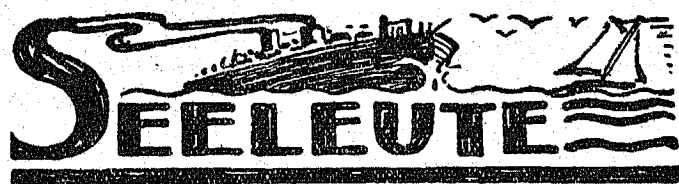
Im Hafen von Gent liegen die Verhältnisse gleich.

Der Transitverkehr, der von jeher ein wichtiger Faktor des belgischen Seeverkehrs war, ist fast zum Stillstand gekommen. Dieser Verkehr geht jetzt über die deutschen Häfen Emden und Hamburg.

Zur Tatsache der steigenden Lebensmittelkosten, unter der das ganze belgische Volk leidet, kommt für die Transportarbeiter noch das Schreckbild der Arbeitslosigkeit als unmittelbare Folge der Bestrebungen der französischen Imperialisten hinzu.

Die Ruhrbesetzung lastet nicht nur auf den deutschen Arbeitern, sondern auch, und zwar in furchtbarer Weise, auf denjenigen unseres Landes.

Herr Theunis trägt das Kreuz der französischen Ehrenlegion. Die belgischen Arbeiter tragen das Kreuz der Arbeitslosigkeit.



## Die Löhne des dänischen Maschinenpersonals.

Auf Grund des zwischen der dänischen Heizerorganisation und den Reedern abgeschlossenen Vertrages sollen die Löhne um 1% herabgesetzt werden für drei Punkte, um welche die Indexziffer zurückgeht. Als die Übereinkunft abgeschlossen wurde, stellte sich die Indexziffer auf 237; im Februar war sie auf 198 gesunken, sodaß die Löhne um 13% reduziert werden sollten. Da eine solche Reduktion eine zu drakonische Maßnahme bedeuten würde, ersuchte die Heizerorganisation die Reeder, eine teilweise Reduzierung vorzunehmen, bis die nächsten Indexziffern im August publiziert würden.

Der Hafen von Antwerpen erholte sich nach und nach von den harten Schlägen, die ihm der Krieg versetzt hatte!

Wir hatten alle Ursache, uns über die Zunahme des Seeverkehrs im Jahre 1922 zu freuen.

Im Laufe des Jahres 1922 sind 8323 Schiffe mit einem Rauminhalt von insgesamt 15 047 634 Tonnen in den Häfen unseres Landes eingelaufen.

Wenn wir für die 25 wichtigsten Häfen der Welt die Tonnanzahlen der im Jahre 1922 ein- und ausgelaufenen Seeschiffe betrachten, so sehen wir, daß auf London 34 101 872, auf Newyork 31 939 852 und auf Antwerpen 26 600 523 Tonnen entfallen.

Im Jahre 1922 war also der Hafen von Antwerpen der dritt wichtigste der Welt!

Rotterdam, sein holländischer Konkurrent, nahm nur den siebenten, und Hamburg den neunten Rang ein!

Diese Zahlen sind ein sprechender Beweis für Antwerpens Wichtigkeit.

Es ist zu bemerken, daß für Antwerpen die Schiffe bei der Ein- und Ausfahrt nicht alle ihr vollständiges Tonnenmaß hatten.

Es wird jedem verständlich sein, daß es besser ist, wenn ein Seeschiff mit einem Tonnengehalt von z. B. 2000 Tonnen in den Hafen einläuft und ihn mit einer gleichschweren Ladung verläßt, als wenn diese Ladungen sich nur auf 500 Tonnen belaufen.

Die wichtigsten Waren, welche die Prosperität unseres Handels und unserer Industrie aufmachen, sind Wolle, Baumwolle, gesalzene Häute und Erze. Das sind Rohstoffe, deren Bereitung zu Halb- oder Fertigfabrikaten die Zuziehung von Arbeitskräften notwendig macht.

Wir wissen sehr gut, daß die Ein- und Ausfuhr (die Ausfuhr namentlich) ihre Bedeutung von 1913 noch nicht erreicht haben, aber wir können feststellen, daß wir als Welthafen einen wichtigen Platz einnehmen und daß Belgiens Bevölkerung mit aller Energie am wirtschaftlichen Wiederaufbau ihres Landes arbeitet.

Leider wird das Bild der Zukunft durch die unheilvolle Besetzung des Ruhrgebietes verdunkelt . . .

Wann werden wir wirklich Frieden haben? . . .

In Beantwortung eines an sie gerichteten Schreibens teilte die Reederorganisation folgendes mit:

In Erwiderung Ihres Schreibens vom 12. Februar Ihnen zur Nachricht, daß die „Dansk Dampskibsrederiforening“ in ihrer gestrigen Sitzung beschlossen hat, den Ihrerseits geäußerten Wünschen betreffend der Lohnregelung entgegenzukommen, und zwar in dem Sinne, daß die jetzt geltende Heuer von Sonnabend, dem 10. dieses Monats an um 7% herabgesetzt wird, während die restierenden 6%, welche die Vereinigung das Recht hat gleichfalls in Abzug zu bringen, erst bei der nächsten Regelung, d. h. im August 1923, abgezogen werden.

Da wir damit einverstanden sind, daß die Löhne auf eine nach oben abgerundete und durch 5 teilbare Zahl festgesetzt werden sollen, stellt sich die Heuer jetzt wie folgt:

Donkeymann, Bootsmann usw.	Kr. 195.— pro Monat
Heizer und Motormann	Kr. 175.— pro Monat
Kohlenzieher, über 22 Jahre	Kr. 120.— pro Monat
Kohlenzieher, unter 22 Jahre	Kr. 95.— pro Monat

Für Selbstbeköstigung wird laut § 4 Verpflegungsgeld in Höhe von 3.75 Kronen für den Kopf und Tag ausgezahlt.

*Überarbeit* laut § 3: 0.65 Kronen für jede angefangene halbe Stunde.

Beschaffung von Dampf für Zentralheizung laut § 3 . . .	Kr. 9.—
Tagelohn laut § 4 für Heizer	Kr. 1.40 pro Stunde
Tagelohn laut § 4 für Kohlenzieher	Kr. 1.15 pro Stunde
Überstundenlohn laut § 4 für Heizer	Kr. 1.65 pro Stunde
Überstundenlohn laut § 4 für Kohlenzieher	Kr. 1.40 pro Stunde
Nachtwachdienst	Kr. 11.—

Außerdem wird als ausdrückliche Bedingung gestellt, daß während der Dauer der geltenden Übereinkunft keine Bitten um andere Änderungen beim Reederverein eingereicht werden.

## Havelock Wilson und seine Organisation werden uns von den Unternehmern als Vorbild entgegengestellt.

Die niederländische Zeitschrift „Economisch-Statistische Berichten“ bringt in ihrer Nummer vom 26. Februar einen Artikel über den Schiffahrtsbetrieb in den Niederlanden, die Löhne der Seeleute und ihre Organisation.

Das hier abgedruckte schmeichelhafte Urteil zeigt, in welchem Grade Havelock Wilson und seine I. S. F. sich der Gunst der Unternehmer erfreuen:

„Die Löhne sind der so stark veränderten Lage immer noch nicht angepaßt worden. Der Weg der Reeder ist gewiß nicht mit Rosen bestreut, auch wenn die Gewerkschaften dies hartnäckig bestreiten. Die Reeder beklagen sich mit Recht über die geringe Mitwirkung der niederländischen Gewerkschaft, deren Führern Havelock Wilson's weiter Blick fehlt. Sie wollen das Bestreben der Arbeitgeber, zu einer dem Betrieb angepaßten Lohnbasis zurückzukehren, als einen schamlosen Versuch, den Lohnstandard der Seeleute herabzusetzen, darstellen.“

Das müssen sich besonders jene merken, die bis heute der Leitung der I. S. F. gefolgt sind!