



NUMMIER 8/9

AMSTERDAM, DEN 1. MAI 1923

Inhalt: *Allgemeines:* Zum 1. Mai 1923. — Mitgliederstand der I. T. F. — Fragebogen über die Sozialisierung der Verkehrsmittel. — Fragebogen betreffend die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals. — Veröffentlichungen. — Eingelaufene Druckschriften. — Krieg dem Kriege! — Proteste gegen die Verfolgung unserer ungarischen Kameraden. — Aus unserer Zeit des Rechts und der Ordnung! Eine Legende. — „Die Massen schlafen!“ — Glückritter der Gegenrevolution. — Berichtigung. — *Eisenbahner:* Die Zusammenschluß-Bestrebungen der Eisenbahner in England. — Die Ursachen des Krieges. — Die Löhne der englischen Eisenbahnwerkstättenarbeiter. — Neuregelung der Löhne und Gehälter der Eisenbahner in Deutschland. — Entwicklung des Eisenbahnbetriebs in entgegengesetzter Richtung. — Der Einmannswagen. — Für größere Einheit! — Abbau der Arbeitsbedingungen der österreichischen Eisenbahner. — *Transportarbeiter:* Aus den deutschen Häfen. — Die Organisation der Kraftwagenführer in Deutschland. — Wieder ein Streik in Norwegen? — *Seeleute:* Kongreß der Seeleutesektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. — Großbritannien. — Krankenfürsorge für deutsche Seeleute. — Weitere Lohnreduktionen für die britischen Seeleute.

ALLGEMEINES

Genossen,

denkt daran, daß die Kriegsgefahr noch immer droht!

Überwacht mit größter Genauigkeit Kriegsmaterialtransporte jeglicher Art!

Haltet uns auf dem laufenden!

Die von unserem Kongreß angenommenen Resolutionen vertreten unsere Haltung gegenüber dem Militarismus. Sie fordern einen unaufhörlichen und ununterbrochenen Kampf gegenüber diesem Auswuchs des Kapitalismus.

Zeigen wir, Transport- und Verkehrsarbeiter, uns würdig, die Avantgarde im Kampfe gegen Krieg und Militarismus zu bilden.

Jede Organisation überwache die Machenschaften der Militaristen im eigenen Lande und sei bereit, falls nötig, durchgreifende Maßnahmen zu treffen, um Transport von Kriegsmaterial zu verhindern!

Zum 1. Mai 1923.

Das Proletariat, die Klasse der zu allen Zeiten Unterdrückten und Ausgebeuteten, hat keinen Grund, den Maitag in diesem Jahre festlich zu begehen.

Überall, in allen Ländern sieht die Arbeiterklasse, daß die Hoffnungen und Erwartungen, die die ersten nach Beendigung des Weltkrieges ziemlich leicht erhaltenen Errungenschaften erweckten, unerfüllt bleiben. Überall, in allen Ländern ist es

Dieser Artikel wurde den angeschlossenen Organisationen und der Presse am 21. April zur Veröffentlichung zugesandt.

der Bourgeoisie gelungen, den Aufmarsch des Proletariats zu hemmen und zum Stillstand zu bringen, und sogar zu einem nicht unbedeutenden Teile selbst das wieder zurückzugewinnen, was, zu mühelos vielleicht, im ersten Anlauf errungen wurde.

Aus der Offensive ist die Arbeiterschaft in die Defensive gedrängt worden und Schritt für Schritt wird sie durch die stets schärfer auftretende Bourgeoisie immer weiter noch zurückgetrieben.

Der schlimmste und unheilvollste Schlag jedoch wurde dem Proletariat durch den italienischen Faschismus zugefügt. Nicht nur das italienische Proletariat, sondern die Arbeiterklasse der ganzen Welt ist durch diesen Sieg getroffen worden. Kein anderes Ereignis hat das Selbstbewußtsein der Bourgeoisie in allen Ländern in solchem Maße wieder gehoben und ihrem Willen, zu herrschen, zu unterdrücken und auszubeuten, so viel neue Kraft zugeführt, wie der Sieg der Faschisten in Italien. Seitdem ist der Faschismus längst zu einer internationalen Erscheinung geworden und wie verschiedenartig er sich auch in jedem einzelnen Lande organisieren und in welchen Formen er auch auftreten mag — überall zeigt er dieselbe Tendenz nach Vernichtung der selbständigen Organisationen der Arbeiterklasse.

Aber dieses Streben nach Unterdrückung und Vernichtung der Organisationen des klassenbewußten Proletariats ist nur Mittel, nicht Ziel. Dieses Ziel ist kein anderes als die herrschende besitzende Klasse wieder in die Lage zu versetzen, Staat und Gesetzgebung völlig den Interessen des Besitzes gefügig zu machen und in seinen Dienst zu stellen, und die Folgen des Krieges, namentlich die furchtbaren Kriegskosten auf die Besitzlosen abzuwälzen. Was dem Feinde auf dem Schlachtfelde nicht abgerungen werden konnte, muß und wird dem eigenen Volke abgepreßt werden. Der nationale Staatenkrieg ist abgelöst worden vom internationalen Krieg der Bourgeoisie gegen das Proletariat.

Über alle Massengräber und alle Verwüstungen hinweg reichen sich die Feinde von gestern die Hand. Und auch der Ruhrkonflikt wird, soweit das nicht hinter verschlossenen Türen schon geschehen ist, auf eine Verbrüderung zwischen den kapitalistischen Gruppen von diesseits und jenseits des Rheins auslaufen. Eine Verbrüderung, die besiegelt werden wird durch die gemeinsame Ausbeutung der deutschen

und französische Arbeiterklasse durch das verbündete deutsche und französische Kapital und indirekt des gesamten internationalen Proletariats durch den internationalen Kapitalismus.

Alle noch so großen Interessengegensätze zwischen den Kapitalisten der verschiedenen Länder treten zurück vor der Gefahr, daß sich in einem dieser Länder die Arbeiterklasse zur herrschenden erhebt, das heißt, nicht nur die politische, sondern auch die wirtschaftliche Macht an sich reißen könnte.

Alle Zeichen weisen darauf hin, daß der Arbeiterklasse aller Länder der schwerste und bitterste Kampf noch bevorsteht. Durch erhöhte Arbeitsleistungen und herabgeminderte Ansprüche muß das Proletariat alles das wieder neuschaffen, was fünf Jahre des Wahnsinns zerstört haben. Überall wird jetzt der Lebensstandard der Arbeiterschaft unter das Niveau der Vorkriegszeit herabgedrückt und in manchen Ländern, namentlich in Deutschland und Österreich, ist das Niveau bereits so tief gesunken, daß die Entlohnung der übergroßen Masse des Proletariats nicht einmal hinreicht, um auch nur die Kosten für das amtlich festgestellte Existenzminimum zu bestreiten.

Für die Arbeiter der übrigen Länder sind diese niedrigen Löhne zudem eine ernste Gefahr, indem sie das Streben der Unternehmer, die Löhne immer tiefer herabzudrücken, in nicht geringem Maße erleichtert.

Dem aus dem Krieg verstärkt hervorgegangenen Kapitalismus steht in allen Ländern ein durch Uneinigkeit und Arbeitslosigkeit geschwächtes Proletariat gegenüber, das auch international eine viel schwächere Abwehr- und Angriffsfront bietet als dies vor zwei Jahren der Fall war. Auch international hat die Einheit und Kraft des Proletariats durch die inneren Zwistigkeiten gelitten. Die Ursachen dieser betrüblichen Erscheinung können wir hier füglich unbesprochen lassen. Die Tatsache steht in jedem Fall fest, daß erst die Zerreißung der proletarischen Phalanx es der Bourgeoisie aller Länder gestattet hat, sich nicht nur von ihrem Schreck und ihrer augenblicklichen Schwächung zu erholen, sondern auch ungeachtet des an der ganzen Menschheit begangenen Frevels, alle wirtschaftliche, politische und moralische Macht sich allein anzumaßen, um ihre so schändlich mißbrauchte Herrschaft weiter fortzusetzen.

Es ist Aufgabe der gesamten Arbeiterklasse, die Ursachen ihrer Schwächung mit möglichster Raschheit aus dem Wege zu räumen und sich aufs neue, national wie international, zu einer festgeschlossenen Streitmacht zu vereinigen. Niemand darf sich selbst diesem gemeinsamen Kampf entziehen. Aber auch niemand, der bereit ist, seinen Platz im Befreiungskampf der Arbeiterklasse gegen ihre Unterdrücker einzunehmen, darf aus dieser Kampfgemeinschaft ausgeschlossen werden. Nur dann, wenn alle, die den Klassenkampf wollen, sich in der internationalen Gemeinschaft des um seine Befreiung ringenden Proletariats zusammenfinden, wird die Arbeiterklasse imstande sein, jene Macht zu bilden, die den feindlichen Klassen erfolgreich Widerstand zu bieten und gleichzeitig auch in den der Arbeiterbewegung noch fernstehenden Massen Kampflust und Opferfreudigkeit für die Sache des Proletariats zu wecken vermag.

An diesem 1. Mai muß die Arbeiterklasse der ganzen Welt mehr als je ihren Kampf- und Einheitswillen bekunden und zugleich zum Ausdruck bringen, daß sie bereit ist, Opfer zu bringen — Opfer auch im Interesse der so nötigen Einheit.

Einheit will nicht besagen, daß die Auffassung über die verschiedenen Probleme der Arbeiterbewegung allüberall die gleiche sein muß. Meinungsverschiedenheiten haben bestanden, seit es eine moderne Arbeiterbewegung gibt und sie werden auch weiter fortbestehen. Schon darum, weil die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, unter denen das Proletariat lebt, viel zu komplizierter Natur sind, als daß sie allerorts und immer zur gleichen Auffassung führen könnten. Wäre eine

solche Einheit der Meinung die Voraussetzung für die Einheit der Organisation und des Kampfes, dann müßte jede Hoffnung auf Verwirklichung dieser Einheit von vornherein aufgegeben werden.

Eine Bedingung freilich ist unerläßlich: daß wir offen und ehrlich zueinanderkommen und von dem festen Willen beseelt sind, Einer für den Andern, und damit für die gesamte Arbeiterklasse zu kämpfen. Und diese eine feierliche Zusicherung müssen sich die Arbeiter hierbei gegenseitig leisten: daß sie entschlossen sind, alle taktischen und vorübergehenden Erfolge, welcher Art sie auch sein mögen, abzuweisen, wenn sie eine Gefahr für neue Uneinigkeit und Zersplitterung einschließen. Denn kein einziger Erfolg, keine einzige Eroberung, so groß und bedeutungsvoll sie auch im Augenblick scheinen mag, wiegt den Schaden und die Nachteile auf, die ein Zwiespalt für die Arbeiterklasse bedeutet.

Möge die Arbeiterklasse aller Länder an diesem Maitage, dem Fünften nach dem großen Völkermorden, von dem Bewußtsein getragen werden, daß die erste Vorbedingung für einen neuen Aufstieg und die endgültige Befreiung der Arbeiterklasse von der kapitalistischen Ausbeutung und Unterdrückung die Einheit aller auf dem Boden des Klassenkampfes stehenden Arbeiter ist. Und möge das klassenbewußte Proletariat an diesem Tage von dem Willen beseelt sein, diese Einheit in der kürzesten Frist zu verwirklichen.

Edo Fimmen.

Mitgliederstand der I. T. F.

Bisher haben 40 Organisationen über ihren Mitgliederstand per 1. Januar d. J. berichtet. Einige dieser Angaben bedürfen noch der Ergänzung durch definitive Ziffern. Die Mitgliederzahl dieser 40 Organisationen beträgt 2 147 972. Von den nachfolgenden Organisationen sind uns bisher noch keine Mitteilungen zugegangen:

Irland: Transportarbeiter; *Italien*: Seeleute; *Norwegen*: Eisenbahner; Lokomotivführer und Stewards; *Polen*: Eisenbahner.

Läßt man bei diesen Ländern Italien bei Seite — einerseits mit Rücksicht auf die zerstörenden Wirkungen des Faschismus, andererseits weil wir noch mit den Seeleuten wegen ihrer Haltung gegenüber dem Faschismus in Unterhandlungen sind — und rechnet man $\frac{1}{2}$ der Mitgliederziffern der übrigen Organisationen von 1922, die sich sicherlich der I. T. F. zählen, auch wenn sie bisher verabsäumt haben, ihr Ziffermaterial einzuschicken, so können wir zu den obengenannten Mitgliederzahlen noch rund 70 000 hinzufügen.

Der Mitgliederstand der I. T. F. würde dann per 1. Januar 1923 2 217 972 betragen.

Am 1. Januar 1922 hatte die I. T. F. einen Mitgliederstand von 2 441 248 zu verzeichnen, was einen Rückgang von etwa 225 000 oder rund 9% bedeutet. Dieser Rückgang konnte durch Neueintritt nicht wettgemacht werden.

Ein Austritt von Organisationen aus der I. T. F. fand im Jahre 1922 nicht statt.

Angeschlossen haben sich in diesem Jahre: *Belgien*: Straßenbahner; *Dänemark*: Seeleute (Heizer); *Frankreich*: Seeleute; *Ungarn*: Straßenbahner; *Italien*: Seeleute; *Jugoslavien*: Seeleute; *Lettland*: Seeleute; *Polen*: Eisenbahner; *Spanien*: Kraftwagenführer, Madrid.

Die Mitgliederzahl verteilte sich, immer unter Berücksichtigung der oben vermeldeten Mitteilungen, per 1. Januar 1923 wie folgt:

Eisenbahner (Österreich, Bulgarien, Tschechoslowakei, Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, England, Niederlande, Ungarn, Jugoslawien, Luxemburg, Polen, Norwegen, Spanien, Schweden und Schweiz) rund 1 225 000

Seeleute (Belgien, Dänemark, Frankreich, England, Deutschland, Niederlande, Jugoslawien, Lettland, Norwegen) rund 50 000

Transportarbeiter (Österreich, Dänemark, Tschechoslowakei, Belgien, Frankreich, Deutschland, England, Niederlande, Ungarn, Norwegen, Irland, Jugoslawien, Italien, Spanien, Schweden und Schweiz) rund 941 500

Diese Ziffern verteilen sich auf folgende Gruppen:

Straßenbahner- und Lokalbahnpersonal (Österreich, Belgien, Tschechoslowakei, Frankreich, Deutschland, England, Niederlande, Ungarn, Irland, Italien) rund 171 000

Kraftwagenführer, Kutscher etc. (Österreich, Belgien, Tschechoslowakei, Dänemark, Frankreich, England, Deutschland, Niederlande, Ungarn, Irland, Norwegen, Spanien, Schweden, Schweiz) rund 180 000

Seehafenarbeiter (Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, England, Irland, Niederlande, Schweden und Norwegen) rund 190 000

Binnenschifffahrt (Österreich, Belgien, Deutschland, Tschechoslowakei, England, Irland, Niederlande und Ungarn) rund 30 000

Flugdienst rund 500

Übrige Transportbetriebe 370 000

Wir hoffen, daß wir nach diesem Beginn im nächsten Jahre mit Hilfe der angeschlossenen Organisationen in der Lage sein werden, eine ausführlichere Zusammenstellung über die Ziffernverhältnisse bringen zu können, und daß wir gleichzeitig den Anschluß von Organisationen außerhalb Europas melden können.

Fragebogen über die Sozialisierung der Verkehrsmittel.

Gemäß dem Aufruf des Wiener Kongresses hat Kollege Bidegaray einen Fragebogen ausgearbeitet, der kürzlich den Organisationen zugesandt wurde und den Zweck hat, das für die Untersuchung dieses Problems nötige Material zu sammeln.

Wir rechnen darauf, daß die Organisationen den ausgefüllten Fragebogen zuverlässig zu dem in dem Begleitschreiben angegebenen Termin zurücksenden.

Fragebogen betreffend die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals.

Die letzte Sitzung des Generalrats hat den Entwurf eines ausführlichen Fragebogens betreffend die Untersuchung der Arbeitsbedingungen der obengenannten Gruppen, der gleichfalls auf Grund eines Beschlusses des Wiener Kongresses ausgearbeitet wurde, genehmigt. Die Fragebogen, die etwa 20 Rubriken umfassen, sind den angeschlossenen Organisationen zugesandt worden.

Wir ersuchen, das Begleitschreiben aufmerksam zu lesen und dem darin ausgesprochenen Ersuchen nachzukommen.

Veröffentlichungen.

Die vor einiger Zeit angekündigte Broschüre über „Die I. T. F., ihr Wesen, Ziel und Streben“ ist nun erschienen und wird den angeschlossenen Organisationen in nächster Zeit unmittelbar von der Druckerei zugesandt.

Eingelaufene Druckschriften.

„La Verité sur l'Occupation de la Ruhr“ („Die Wahrheit über die Besetzung des Ruhrgebiets“); veröffentlicht vom Belgischen Eisenbahnerverband.

„¿Qué es la Confraternidad Ferroviaria?“ („Was will die Confraternidad Ferroviaria?“); herausgegeben vom Argentinischen Eisenbahnerverband.

„Bericht und Rechnung pro 1922“; herausgegeben vom Schweizerischen Eisenbahnerverband.

„Verslag over de jaren 1921 en 1922“ („Bericht über die Jahre 1921 und 1922“); veröffentlicht vom Holländischen Eisenbahner- und Straßenbahnerverband.

Krieg dem Kriege!

In einem Kriege auf Leben und Tod werden alle Mittel angewandt.

Die modernen Kriegsmethoden zeichnen sich dadurch aus, daß mit *der größten Rücksichtslosigkeit* alle zur Zerstörung von Menschenleben und Material geeigneten Mittel zur Anwendung gelangen. Vom Augenblick an, wo sich ein Kriegswerkzeug *praktisch* und *wirksam* erweist, um das Schlachtenglück zu bestimmen oder einen Krieg zu einem siegreichen Ende zu bringen, ist *kein Mittel mehr ungesetzlich*, gleichviel, wie unmenschlich es sei. In allen Ländern Europas rechnet man damit, daß die Verwendung von Flugzeugen zur *Bombardierung von Städten* im nächsten Krieg viel größere Dimensionen annehmen wird als dies im letzten Krieg der Fall war. Und all dies infolge der Tatsache, daß ein Krieg zwischen bewaffneten Nationen in Wirklichkeit ein Krieg auf *Leben und Tod* ist, in welchem jeder alles tun wird und muß, um sich selbst zu retten und den Gegner zu vernichten.

(General Tasker H. Bliss in „Was in Paris tatsächlich geschah“.)

Das Lewisit-Gas.

Die Amerikaner hatten für den Feldzug im Jahre 1919 das Lewisit-Gas im Vorrat, eine mysteriöse Mischung, deren Wirkung wir aber kennen. Das Gas ist *unsichtbar* und so schwer, daß es *sinkt* und so jedes Lebewesen, auch in Kellern und Unterständen, tötet. Wenn das Gas eingeatmet wird, *wirkt es sofort tödlich*. Wenn es auch nur einen kleinen Teil der Körperhaut trifft, so wird sofort der *ganze Organismus zersetzt* und innerhalb 12 Stunden tritt der Tod ein. Von gutunterrichteter Seite wird festgestellt, daß *ein Dutzend mit Lewisit geladene Flugzeugbomben von je 1 Tonne* bei günstigem Wind genügen, um z. B. *legitimes Lebewesen in ganz Berlin zu vernichten*. Das Gas wurde im letzten Krieg nicht gebraucht, doch wir kennen die Fabrikationsmethode und zweifelsohne nicht nur wir, sondern auch die europäischen Nationen.

(Will Irwin.)

Proteste gegen die Verfolgung unserer ungarischen Kameraden.

Abgesehen von den verschiedenen Gewerkschaftsblättern haben wir bis jetzt auch im „Telegraaf“, der „Tribune“ (Amsterdam), dem „Daily Herald“ (London), dem „Peuple“ und dem „Populaire“ (Paris), dem „Sozial-Demokrat“ (Tschechoslowakei) und dem „Vooruit“ (Gent) Ausführungen über die schändlichen Verfolgungen gefunden, denen unsere ungarischen Kameraden ausgesetzt sind.

Die vom Generalrat der I. T. F. in seiner am 22. März 1923 in Köln angenommenen diesbezüglichen Motion wurde laut den bis heute eingegangenen Berichten von der englischen „Nationalen Transportarbeiter-Föderation“ und dem „Niederländischen Verband der Eisenbahn- und Tramangestellten“ mit einem Begleitschreiben den resp. ungarischen Gesandten in London und im Haag unterbreitet.

Die englische Föderation schrieb dem Vertreter der ungarischen Regierung folgenden Brief:

Kopie eines Briefes der „Nationalen Transportarbeiter-Föderation“, 8 St. Martin's Place, London W. C. 2.

29. März 1923.

An den ungarischen Gesandten
(oder sonstigen diplomatischen Vertreter Ungarns).

Ungarische Gesandtschaft

47, Cadogan Place, S. W. 1.

Geehrter Herr!

Auf der am 22. ds. Mts. in Köln abgehaltenen Sitzung des Generalrats der I. T. F. wurde von den Vertretern der verschiedenen Länder Europas einstimmig folgende Resolution angenommen:

Auf Grund dieser Resolution wende ich mich im Namen von etwa 800 000 britischen Eisenbahnern und Transportarbeitern an Sie, um die Aufmerksamkeit der ungarischen Gesandtschaft auf die Proteste zu lenken, die angesichts der Politik der ungarischen Regierung erhoben werden.

Einer unserer Vertreter hat sich kürzlich direkt über die Bedingungen informiert, unter welchen die Eisenbahner und Transportarbeiter und andere in Budapest und den größten industriellen Zentren ihres Landes beschäftigten Gewerkschafter leben. Ich möchte darauf hinweisen, daß die schweren, gegen die ungarische Regierung erhobenen Anschuldigungen die westeuropäischen Gewerkschafter, die seit Generationen sich aller bürgerlichen und industriellen Rechte erfreuen und sich frei zum Schutze ihres Lebensstandards organisieren können, in das größte Erstaunen versetzt haben.

Man war zur Hoffnung berechtigt, daß sich Ungarn auf Grund seiner nach Schluß des großen Krieges erworbenen politischen Freiheit der Bedeutung bewußt geworden ist, die das Prinzip des Abschlusses von Kollektivverträgen zwischen den Gewerkschaften und den Unternehmern für die Arbeiterklasse hat.

Aus eingegangenen Informationen, denen wir mit Recht Glauben schenken dürfen, entnehmen wir, daß es den Beamten des ungarischen Transportarbeiterverbandes nicht erlaubt ist, in ihren eigenen Zeitungen wahrheitsgetreue Feststellungen über Löhne und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder zu machen. Überdies geht aus den Nachrichten hervor, daß es den ungarischen Eisenbahnern gesetzlich verboten ist, sich in freien, nach den in der westeuropäischen Gewerkschaftsbewegung üblichen Prinzipien aufgebauten Gewerkschaften zu organisieren. Ferner vernehmen wir, daß man in Ungarn von einem Vereinsrecht oder von Versammlungsfreiheit ebenfalls nichts weiß. Soll eine Versammlung abgehalten oder eine Vereinigung gegründet werden, so hat man mit dem rücksichtslosen Eingreifen der Polizei oder Berufsspitzel zu rechnen. Man sagt uns, daß Gewerkschafter, die im Kampfe um industrielle Besserstellung eine normale Tätigkeit entfalten, sofort verhaftet, eingesteckt oder verfolgt werden. Kein Eisenbahner ist seiner Stellung sicher, wenn ihm irgendwie bewiesen werden kann, daß er auch nur den Wunsch hegt, sich mit seinen Kameraden nach Prinzipien, wie sie in unserm Lande allgemein üblich sind, zu organisieren.

Ich hoffe, daß Sie Ihrer Regierung die Stellungnahme und die Ansichten der britischen und westeuropäischen Gewerkschafter über diese unmöglichen Zustände zur Kenntnis bringen werden. Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß Ihre Regierung aus moralischen und menschlichen Gründen gegenüber jenen Bürgern des ungarischen Staates die sich in freien Gewerkschaften organisieren wollen, eine andere Politik einschlagen wird; daß sie diesen Leuten gewähren wird, was in Großbritannien seit vielen Jahren ein eingeborenes Recht aller Arbeiter ist: das Recht des Zusammenschlusses zur Verbesserung ihrer Lebensbedingungen.

Wenn ich im Namen der britischen Gewerkschaftsbewegung irgendwelche Anschuldigungen erhoben habe, die nicht mit den Tatsachen übereinstimmen, so sehe ich gerne diesbezüglichen Feststellungen entgegen, deren Unterbreitung Sie vielleicht im Namen Ihrer Regierung als Richtigstellung für nötig erachten.

Ich wäre Ihnen für eine baldige Antwort sehr verbunden und zeichne

Hochachtend,

sig. Robert Williams.

Aus unserer Zeit des Rechts und der Ordnung!

Wie das Leben von unserer kapitalistischen Gesellschaftsordnung geschützt und vernichtet wird.

Während die wissenschaftliche Forscherarbeit der Gelehrten zugunsten des Militarismus auf alle Arten gefördert und belohnt wird, sind Gelehrte, die „nur“ im Interesse der leidenden Menschheit arbeiten, auf sich selbst angewiesen.

Sir Ronald Ross gab laut „New Leader“ in einer Sitzung der „Britischen Wissenschaftlichen Liga“ einige Belege für diese Tatsache:

Der geniale Wissenschaftler, der durch die Entdeckung von Impfmethode gegen Cholera und Pest in Indien zahllose Menschenleben rettete, wird vom Staat vollständig ignoriert.

Sir David Bruce, der ein Mittel gegen die Schlafkrankheit entdeckt hat, sitzt in Madeira und beklagt sich darüber, daß er nichts zu tun hat! England hält es nicht für angebracht, ihn von staatswegen zu beschäftigen.

Der junge Amerikaner Walter Read, der entdeckte, daß das gelbe Fieber von den Moskitos verbreitet wird, wurde für seine Entdeckung mit einem minderwertigen Posten belohnt, wo er keine größere Arbeit zu leisten hatte, als den Leuten die Zunge zu prüfen und ihnen Rizinusöl zu verschreiben. Er wurde krank und starb, in größter Sorge um die Zukunft seiner Frau und seiner Kinder.

Es gibt, führte Sir Ronald weiter aus, drei oder vier andere Männer unserer Generation, die große Probleme lösten und in gleicher Weise vernachlässigt werden. „Die großen Genies werden zum alten Plunder geworfen!“ Oft wird gesagt, daß derjenige, der das Mittel gegen Tuberkulose oder Krebs finden wird, Millionär werden wird.

Im Gegenteil, diese Männer werden eher im Armenhaus enden!

Eine Legende.

Am 6. Dezember 1922 fand, wie das „Rote Gewerkschafts-Bulletin“ vom 11. April berichtet, zu Moskau die dritte Konferenz der „revolutionären“ Transportarbeiter statt. Dem Bericht zufolge waren auf dieser Konferenz 45 Delegierte anwesend, die 1 648 000 organisierte revolutionäre Transportarbeiter vertreten haben sollen.

Die Konferenz nahm eine ziemlich umiungreiche Entscheidung betreffend „die Organisationsaufgaben der revolutionären Transportarbeiter“ an, der wir nachfolgendes entnehmen:

„Die Internationale der Transportarbeiter (Amsterdam) duldete vor einem Jahre in ihren Reihen revolutionäre Gewerkschaften und ließ deren Delegierte zu ihren Konferenzen und Kongressen zu. Jedoch dieses Jahr hat sie ihre Stellungnahme den revolutionären Gewerkschaften gegenüber plötzlich geändert. Sie hat eine ganze Reihe von Gewerkschaften, die dem I. P. K. angegliedert sind, ausgeschlossen (Transportarbeiterföderation von Holland, die bulgarische Union usw.). Auf wiederholtes Ersuchen der revolutionären Verbände, ihre Vertreter zu den internationalen Kongressen zuzulassen, antwortete der Transportarbeiterverband jedesmal mit einer glatten Absage, die er damit begründete, daß er keinerlei Beziehungen mit Gewerkschaften, die der R. G. I. nahe stehen, unterhalten könne.“

Soviel Sätze, fast möchten wir sagen: soviel Worte, soviel . . . Unrichtigkeiten.

„Die Internationale der Transportarbeiter (Amsterdam) duldete vor einem Jahre in ihren Reihen revolutionäre Gewerkschaften und ließ deren Delegierten zu ihren Konferenzen und Kongressen zu. Jedoch dieses Jahr hat sie ihre Stellungnahme den revolutionären Gewerkschaften gegenüber plötzlich geändert.“

Stimmt nicht. Die I. T. F. hat vom Tage ihrer Neugründung bis heute unverändert dieselbe Haltung eingenommen.

Auf ihrem offiziellen Gründungskongreß in Kristiania im März 1920 waren Delegierte von angeschlossenen wie nicht-angeschlossenen Organisationen anwesend. Später wurden zu den Kongressen nur Vertreter von Organisationen zugelassen, die der I. T. F. angehören. Dies galt für den Genfer Kongreß vom April 1921; dies galt für den Wiener Kongreß vom Oktober 1922; und dies galt auch für die Spezialkonferenzen der Fachgruppen.

Alle diese Kongresse und Konferenzen waren ausschließlich für Vertreter von angeschlossenen Organisationen zugänglich. Die I. T. F. hat also ihre „Stellungnahme gegenüber den revolutionären Gewerkschaften“ keineswegs geändert.

„Sie hat eine ganze Reihe von Gewerkschaften, die dem I. P. K. angegliedert sind, ausgeschlossen (Transportarbeiterföderation von Holland, die bulgarische Union usw.).“

Stimmt nicht. Die „ganze Reihe“ besteht nämlich nur aus der holländischen Transportarbeiter-Föderation, die ausgeschlossen wurde, weil sie sich mit der Haltung ihres Vertreters solidarisch erklärte, der, obwohl er als Büromitglied der I. T. F. niemals ein Wort der Kritik laut werden ließ oder Vorschläge auf ein radikaleres und mehr revolutionäres Vorgehen gemacht hatte, wider besseres Wissen die I. T. F. verfeumdete.

Die bulgarische Transportarbeiter-Organisation konnte mit Rücksicht auf ihre Mitgliedschaft bei der Roten Gewerkschaftsinternationale nicht zugelassen werden.

Andere Organisationen wurden weder ausgeschlossen noch abgewiesen. Die finnische Transportarbeiter-Organisation, die der I. T. F. angeschlossen war, ist ausgetreten, weil der finnische Gewerkschaftsbund seine Mitgliedschaft im I. G. B. aufgegeben hatte und den Anschluß an die Moskauer Gewerkschaftsinternationale in Erwägung zog. Die finnische Organisation hat selbst diese Konsequenz gezogen, lange bevor noch der bulgarische Transportarbeiterverband aus denselben Gründen abgewiesen werden mußte.

„Auf wiederholtes Ersuchen der revolutionären Verbände, ihre Vertreter zu den internationalen Kongressen zuzulassen, antwortete der Transportarbeiterverband jedesmal mit einer

glatten Absage, die er damit begründete, daß er keinerlei Beziehungen mit Gewerkschaften, die der R. G. I. nahe stehen, unterhalten könne.“

Stimmt nur zum Teil. „Wiederholtes Ersuchen der revolutionären Verbände, ihre Vertreter zuzulassen“ hat nicht stattgefunden.

Nur auf dem Genfer Kongreß wurde ein gewisser Murphy nicht zugelassen, der vorgab, Vertreter des provisorischen Rates der Gewerkschaften Moskaus zu sein. Auf der Hamburger Seeleutekonferenz im Januar 1922 wurde der Vertreter des deutschen Schiffahrtsbundes und noch ein Delegierter, der sich als Vertreter des bulgarischen Transportarbeiterverbandes ausgab, nicht zugelassen.

Richtig ist nur, daß, abgesehen von den Gründen organisatorischer Art, die für den Ausschluß vom Kongreß und von der Konferenz maßgebend waren, da eben nur die Teilnahme angeschlossener Organisationen gestattet war, die genannten Vertreter nicht zugelassen wurden, weil ihre Organisationen die Internationale Transportarbeiter-Föderation direkt oder indirekt bekämpfen.

Wir bringen diese Tatsachen in Erinnerung, nicht um neue Polemik oder neuen Streit hervorzurufen, sondern um die Legende zu zerstören, als ob die Internationale Transportarbeiter-Föderation plötzlich aus einer revolutionären Organisation eine reaktionäre geworden wäre.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation, die mehr als einmal den Beweis dafür erbracht hat, den revolutionären Kampf führen zu wollen und zu können, wünscht das ganze kämpfende Transportarbeiterproletariat in ihren Reihen zu vereinigen. Und nicht ihre Schuld ist es, wenn immer noch, auch unter den Arbeitern des Transportbetriebes, unter den Eisenbahnern, den Seeleuten, den Arbeitern in Häfen und auf Schiffen, nicht jene Einheit herrscht, die heute mehr als je nötig ist. Nicht nur, um die Welt vom Kapitalismus zu befreien, sondern um das bißchen Freiheit und die heute bestehenden armseligen Existenzbedingungen gegen die immer brutaler werdenden Angriffe der Unternehmer zu verteidigen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation will den Kampf und will die für diesen Kampf wichtigste Vorbedingung: die Einheit. Sie steht nach wie vor allen Organisationen offen, die gleich ihr diesen Kampf und diese Einheit wollen und ihre Satzungen und Kongreßbeschlüsse anerkennen.

„Die Massen schlafen!“

Das Wort Finnens ist wahr!

Dem in Nr. 3 des Mitteilungsblattes der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erschienenen Artikel „Der schwarze Januar“, in dem auf die Ohnmacht und Passivität der Arbeiterschaft gelegentlich der Besetzung des Ruhrgebietes hingewiesen wurde, ist die Ehre widerfahren, allenthalben außerordentliches Interesse erregt zu haben.

Sowohl die Freunde, die zum rechten Flügel der Arbeiterbewegung gehören, als auch jene, die vorgeben und vielleicht selbst daran glauben, den linken Flügel zu bilden, haben ihrer heftigen Entrüstung Ausdruck gegeben. Die Einen — abgesehen von der Tatsache der Veröffentlichung des Artikels an und für sich — namentlich über die Ansicht, daß die Führer ihre Pflicht nicht voll erfüllt haben; die anderen über die Äußerung, daß die Masse der Arbeiter schlafe und, „soweit sie nicht schläft, nur an ihre eigene Arbeitslosigkeit, an die Möglichkeit schlechterer Löhne, an das Elend im eigenen Lande denkt. Daß sie apathisch ist, kampfunmutig, nicht gewillt und nicht fähig zu einer starken, kraftvollen, internationalen Aktion für Ziele, die weiter reichen als die eigenen, direkten und persönlichen Interessen“.

Über die Entrüstung des rechten Flügels wird bei passender Gelegenheit noch ein Wort zu reden sein. Daß die Entrüstung der Freunde, die links zu stehen behaupten, gemacht und nicht am Platze war, dafür mögen schon jetzt einige Beweise angeführt werden.

Das erste Belegstück finden wir in einem Artikel von Radek „Das machtlose Deutschland“, veröffentlicht in Nr. 12 der Internationalen Pressekorrespondenz vom 23. März d. J.

Es lautet:

„Ein Gefühl der Machtlosigkeit herrscht in Deutschland. Es macht Deutschland zum Opfer des internationalen Imperialismus. Die proletarische Revolution im Jahre 1918 erwies sich als zu schwach im Kampfe um den Sozialismus und kapitulierte vor der Bourgeoisie. Die Bourgeoisie wußte die deutschen Arbeiter in ihre Sklaven zu verwandeln.

Das Proletariat kämpft gegen seine Sklavenhalter, es vertraut ihnen nicht, es will auch kämpfen gegen das künftige Sklaventum unter dem internationalen Kapital. *Aber es kämpft nur noch im Namen des Arbeitslohnes, es versteht noch nicht, im Namen seiner ganzen Zukunft und im Namen seines Volkes zu kämpfen.*

Vorläufig windet sich das große deutsche Volk, das Volk der großen Arbeiter und Organisationen, in einem Netze wie ein gefesselter Riese, ist in seiner Machtlosigkeit befangen und hat sich in ein Spielzeug der internationalen Kapitalkönige, in ein verachtetes Objekt der fremden Bajonette verwandelt.“

Das zweite Zitat entnehmen wir einem Artikel von Henriette Roland Holst: „Der 18. März, der Tag der politischen Gefangenen“, erschienen in der Sondernummer der Internationalen Pressekorrespondenz vom 8. März d. J. Es hat folgende Fassung:

„... Es gibt heute leider kein starkes, lebendiges Mitgefühl in den Massen für die politischen Gefangenen, keine allgemeine, leidenschaftliche Bewegung für Amnestie, deren Wogen, in unaufhörlichem Drang, immer höher steigen, immer vernehmlicher rauschen an den Mauern der kapitalistischen Bastillen. Es gibt heute kein unaufhörlich brennendes Bewußtsein der Zusammengehörigkeit mit den Gequälten und Gefolterten, kein unruhiger Gedanke, der die Herzen nicht schlafen läßt. „Die Arbeiter schlafen in allen Ländern“, sagte vor kurzem der Sekretär der Amsterdamer Gewerkschafts-Internationale. Wir wollen hier nicht untersuchen, wer diesen Schlaf mit pazifistischer Narkotika gefördert, wer dagegen unermüdet versucht hat, die Massen zu erwecken. *Aber das Wort Fimmens ist wahr. Die Massen schlafen; deshalb gibt es dieses lebendige Sichverbundenfühlen, Sichsehfühlen mit den politischen Gefangenen heute nicht. Denn nur, wenn die Massen wach sind und kämpfen, quillt der tiefe Strom der Solidarität in ihren Herzen auf.*“

Das dritte Zitat schließlich fanden wir in der „Humanité“, dem Organ des französischen Kommunismus, in der Nummer vom 9. April. Hier der Wortlaut:

„Vor unseren Augen spielt sich das Schauspiel unserer Ohnmacht ab. Drüben in Essen begräbt man die deutschen Arbeiter, die die Politik Poincarés getötet hat. *Nicht nur, daß wir dies nicht zu verhindern vermochten, auch der Zornesausbruch, der angesichts der hingestreckten Leichen die Arbeiterklasse unseres Landes zu einer Erhebung hätte veranlassen müssen, ist ausgeblieben. Seit Monaten schon verhält sich übrigens die Arbeiterschaft passiv und sieht dem Besatzungsabenteurer zu. Kaum, daß sie sich über jene Dinge erregt, die sie selbst unmittelbar betreffen.*“

Wir haben uns gestattet, einige Worte in diesen Zitaten *Kursivschrift* zu drucken, was vielleicht überflüssig ist, da die Hinweise genugsam für sich selbst sprechen.

In der Tat: die Massen schlafen!

Wir registrieren diese Bestätigung unserer Auffassung namentlich von kommunistischer Seite mit besonderer Genugtuung, da bisher gerade dort stets das Gegenteil behauptet wurde. Verhältnisse und Tatsachen so sehen wie sie wirklich sind, Schlüsse aus ihnen ziehen und dann sagen, was zu geschehen hat: das sind die Voraussetzungen, um zu einer wirklichen, zielbewußten Aktion zu gelangen. Mögen diesem ersten Schritt in dieser guten Richtung bald weitere nachfolgen!

Glücksritter der Gegenrevolution.

Im Dreißigjährigen Kriege nannte man die Abenteurer, die Soldaten anwarben, um mit ihnen — meist auf Seite ihrer katholischen Majestät des Kaisers — in der allgemeinen Not des deutschen Volkes ihr „Glück“ zu machen, „*Fortunemacher*“. Der eine brachte es so bis zum General, der andere zum Grafen oder Herzog, der dritte mindestens zu einem großen Vermögen. In jene Zeit fühlt man sich zurückversetzt, wenn man den Kampf der gegenrevolutionären Generäle in Rußland in den Jahren von 1918 bis 1921 betrachtet.

Wir haben einige dieser „*Fortunemacher*“ schon kennen gelernt. Es waren aber noch viele andere: Denikin, Koltschak, Gajda, Krasilnikow, Anenkow, Kalymkow, Chorwat, Semelow. Der Preis, der ihnen winkte, war nicht gering. Wer zuerst die Bolschewiki niederrang, konnte sich in Petersburg die Krone der Romanows aufs Haupt setzen. Der Einsatz war allerdings das Leben, das ja damals wenig galt, übrigens meist nicht das eigene, sondern das der anderen, der Namenlosen.

Koltschaks Nibelungenschatz.

Nach dem Frieden von Brest-Litowsk drangen die deutschen Truppen in das wehrlose Rußland ein, und die Regierung der Volkskommissäre brachte rasch den Staatsschatz nach Kazan in Sicherheit. Als dann Denikin vom Süden aus gegen die Bolschewiki einen Vorstoß vorbereitete, wurden die Tschechoslowaken, die ihre Abreise aus Rußland begannen, von Lebedew, dem Kriegsminister der Regierung, die sich in Samara gebildet hatte, veranlaßt, eine gemeinsam russisch-tschechische Expedition auszurüsten, die sich in Saratow mit Denikin vereinigen sollte. Aber Lebedew änderte bald seinen Plan und ließ die Truppen statt nach Süden nach Norden gegen die reiche Stadt Kazan ziehen, in der man außer ungeheuren militärischen Magazinen auch den russischen Staatsschatz gewinnen konnte. Am 6. August 1918 war Kazan erobert und die Regierung von Samara befahl sofort, den Goldschatz nach Samara zu bringen. Es gelang aber erst nach längerer Zeit, gegen die passive Resistenz der Ortsbehörden von Kazan den Schatz abzutransportieren. Da aber bald auch Samara von den Bolschewiki bedroht war, wurde er zuerst nach Ufa und dann Tscheljabinsk gebracht, wo damals der gemeinsame antibolschewikische Generalstab war. Als dann in Omsk das Direktorium als „allrussische Regierung“ gebildet wurde, brachte man auch den Schatz dahin und dieser wurde, als sich Koltschak im November zum Herrscher Sibiriens erklärte, dessen Besitz.

Koltschak ging natürlich nicht sehr sparsam mit dem Geld um. Wozu hätte er es auch eingesteckt? Als im nächsten Jahre Kazan von der Katastrophe bedroht war, bot ihm General Janin im Namen der Verbündeten an, den Schatz unter internationalen Schutz zu übernehmen und nach Wladiwostok zu bringen, wo er zur Verfügung der russischen Regierung bleiben sollte. Aber Koltschak antwortete brüsk, daß er den Verbündeten nicht traue und das Gold lieber den Bolschewiki als den Verbündeten überlasse. Der Schatz war aber auch keine Kleinigkeit. Er enthielt in Münzen und Barren nicht weniger als 651 535 834 Rubel. Außerdem waren noch Unmengen von Wertpapieren, Platin und Silber dabei, sodaß der Wert des Schatzes von den Beamten der Staatsbank auf *mehr als eine Milliarde Friedensrubel* geschätzt wurde. Wie Koltschak mit dem Schatze gewirtschaftet hat, geht daraus hervor, daß, als das Gold von Kazan abtransportiert wurde, dazu 120 Waggons notwendig waren, während Koltschak auf seiner Flucht nur noch 28 Waggons mit sich führte. Allerdings waren auch diese noch ausreichend, um die Eisenbahn zu verstopfen, so daß Koltschak in seiner Flucht behindert war. Wer weiß übrigens, ob nicht Koltschak durch seine brüske Antwort an Janin und namentlich durch die *Verweigerung des Goldes* die Verbündeten so gereizt hat, daß sie ihn so leicht den Aufständischen auslieferten? So wurde dieser Schatz — ein



Die Zusammenschluß-Bestrebungen der Eisenbahner in England.

Der Generalrat des englischen Gewerkschaftsbundes hat auf Ersuchen des Nationalen Verbandes der Eisenbahner die „Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer“ und die „Vereinigung der Eisenbahnbüro-Angestellten“ zur Teilnahme an einer Konferenz eingeladen, auf der die Frage des Zusammenschlusses der drei Verbände beschlossen werden soll.

Die Ursachen des Krieges.

„Kriege werden auf Grund von Ursachen entfacht, die die verantwortlichen Staatsmänner nicht bekanntzugeben den Mut haben. Die öffentliche Diskussion würde diese Motive der Öffentlichkeit preisgeben, wo sie in ihrer Nacktheit sterben würden, als Folge der Entrüstung seitens der Menschheit.“

(Mr. Lloyd George, in einem kürzlich erschienenen Aufsatz.)

Er muß es wissen!

Die Löhne der englischen Eisenbahnwerkstättenarbeiter.

Da die englischen Eisenbahngesellschaften scheinbar entschlossen sind, die den Werkstättenarbeitern bewilligte Zulage um 6½ Sh. zu kürzen, ist die Lage in der ganzen Eisenbahnindustrie eine sehr ernste geworden.

Die Zulage belief sich ursprünglich auf 26½ Sh. pro Woche, d. h. sie war gleich groß wie diejenige der Arbeiter der Maschinenbauindustrie im ganzen Lande. Bereits im letzten Oktober war sie jedoch um 10 Sh. pro Woche herabgesetzt worden, gegen 16½ Sh. für die Maschinenbauer in andern Werkstätten und 26½ Sh. für die Arbeiter in der Schiffsbauindustrie.

zweiter Nibelungenschatz — Koltchaks Unglück. Der durch Koltchak und durch spätere Diebstähle verminderte Schatz fiel dann den Bolschewiki in die Hände.

Berichtigung.

Zu Beginn des zweiten Artikels über die Verfolgungen in Ungarn, erschienen in Nr. 7 unseres Mitteilungsblattes, stehen die Initialen I. G. B. Dies ist auf einen Irrtum zurückzuführen. Der Artikel stammt von uns und wurde der Presseabteilung des I. G. B. zur Verfügung gestellt.

In einer Anzahl anderer Berufsorganisationen sind ebenfalls Werkstättenarbeiter organisiert. Diesen Berufsverbänden machten die Eisenbahngesellschaften das verhältnismäßig günstigere Angebot einer sofortigen Reduktion von 3½ Sh. pro Woche. Die andern 3 Sh. sollen nach drei Monaten in Frage gezogen werden. Die Berufsverbände haben nun ein Referendum eingeleitet um die Ansichten ihrer Mitglieder kennen zu lernen. Das Resultat wird einer am 19. April stattfindenden Delegiertenkonferenz unterbreitet werden. Inzwischen hat sich der Nationale Eisenbahnerbund gegen jegliche Reduktion ausgesprochen, durch die die Lohnbasis des Fahrpersonals untergraben und der Lohn der Werkstättenarbeiter zu sehr herabgesetzt werden könnte.

Am 28. März fand eine außerordentliche Delegiertenversammlung der N. U. R. Es wurde folgender Beschluß gefaßt:

„Die außerordentliche Delegiertenversammlung hat die Forderung der Gesellschaften auf eine weitere Herabsetzung der Zulage der Werkstättenarbeiter geprüft und ist zum Schluß gekommen, daß eine weitere Herabsetzung der Löhne dieser Arbeiter nicht möglich ist. Da die Unterhandlungen bis jetzt resultatlos waren und auch in Zukunft nutzlos sein werden, haben wir beschlossen, daß das Exekutivkomitee im Falle der tatsächlichen Einführung der Reduktion den sofortigen Generalstreik für sämtliche Mitglieder des Verbandes proklamieren wird.“

Dies bedeutet natürlich den Generalstreik der Eisenbahner im Falle die Gesellschaften die geplante Reduktion einführen. Natürlich kann aber der Streik nicht eintreten, bevor der abgeänderte Vorschlag von den einzelnen Berufsverbänden in Erwägung gezogen worden ist. Wenn die letztern das Angebot annehmen und die Gesellschaft den Mitgliedern der N. U. R. die Reduktion aufzwingt, so ist ein Streik unvermeidlich.

Neuregelung der Löhne und Gehälter der Eisenbahner in Deutschland.

Die Regierung versucht die Stützungsaktion der deutschen Währung und den sogenannten Preisabbau ernsthaft durchzuführen. Die Valuta weist seit einiger Zeit auch nur geringe Schwankungen auf. Eine Preissenkung ist trotzdem nicht eingetreten. Einige ausländische Lebensmittel sind etwas im Preise gesunken, andere Artikel dagegen haben eine merkliche Verteuerung erfahren. Das Realeinkommen des Personals der Reichsbahn ist seit September 1922 besonders stark gesunken und hat im Februar 1923 den tiefsten Stand erreicht. Die Löhne und Gehälter blieben im Januar um 10 % und im Februar um 25,6 % hinter dem Reichsindex zurück. Im März war eine weitere Steigerung der Kosten für den Lebensunterhalt um 8 %, dem Februardurchschnitt gegenübergestellt, eingetreten. Vor allen Dingen aber stehen die Löhne und Gehälter im Eisenbahnbetriebe in keinem Verhältnis zu den Privatlöhnen. Sie betragen im Durchschnitt 400—600 Mk. pro Stunde weniger. Vom Standpunkte der Eisenbahner ist eine Besserung der Markvaluta und eine Preissenkung sicherlich zu begrüßen, aber das diese auf ihre Kosten geschehen soll, dagegen lehnen sie sich doch energisch auf.

Angesichts dieser Verhältnisse sahen sich die gewerkschaftlichen Vertretungen der Eisenbahner gezwungen, an die Regierung heranzutreten, um, gestützt auf ihr Material, mit aller Entschiedenheit den notwendigen Ausgleich zu fordern. Nach äußerst langwierigen zweitägigen Verhandlungen kam folgendes Ergebnis zustande:

Alle bisher erhaltenen Vorschüsse bzw. Vorauszahlungen sind abgegolten. Abzüge erfolgen demnach in keiner Weise.

Die Lohnempfänger erhalten am 19. April außer dem üblichen Lohn (Februarlohn) einen Wochenlohn und am 11. Mai wiederum einen vollen Wochenlohn. Abzüge oder Zurückzahlungen erfolgen unter keinen Umständen.

Die Beamten erhalten am 14. April neben dem Februarlohn noch $\frac{1}{4}$ und am 15. Mai $\frac{1}{4}$ eines Monatsgehaltes.

Dabei ist zu beachten, daß die Lohnempfänger am 19. März Extrazahlungen, die damals als Vorschüsse betrachtet wurden, in Höhe von zwei Wochenlöhnen erhielten; die Beamten erhielten jedoch nur das am 1. April fällige Gehalt, in Wirklichkeit also nichts. Sie erhalten daher unter Zugrundelegung der Monate März, April und Mai eine Zulage in Höhe eines vierten Monatsgehaltes, die sich auf die genannten drei Monate erstreckt. Zurückzahlungen und Abzüge erfolgen auch für die Beamten nicht.

Die Neuregelung der Grundgehälter ist ausgesetzt. Die Regierung will zu gegebener Zeit mit den Organisationen darüber verhandeln. Die Sonderzuschläge für Beamte sollen mit Beschleunigung zum Abschluß gebracht werden. Orte, die bisher Sonderortszulagen nicht erhielten und bei denen eine Rückwirkung eintritt, sollen bei Zahlung des Sondergehaltes berücksichtigt werden.

Reisekosten, Tagegelder und Aufwandsentschädigung werden vorbehaltlich der Zustimmung des Reichsrats erhöht.

Die unter den Tarifvertrag für Angestellte fallenden Bediensteten haben am 19. März 46 % eines Monatsgehaltes als Vorschuß erhalten. Sie bekommen am 14. April 29 % von einem Sondergehalt plus 40 % laufende Abschlagsbezüge; am 30. April 60 % des fälligen Gehaltes und am 15. Mai 40 % Abschlag des fälligen Gehaltes plus der restlichen 25 % des Sondergehaltes.

Auf ungestümes Drängen der Organisationen soll die Regelung der Ortslohnzuschläge in Orten mit noch vorhandenen erheblichen Differenzbeträgen zwischen Reichs- und Privatlohn erfolgen. Als Lohnbasis gilt der Februarlohn plus 30,7 % bzw. 33 $\frac{1}{2}$ %. Eine Einigung über den genauen Prozentsatz muß noch mit dem Reichsverkehrsministerium herbeigeführt werden. Die Nebenbezüge, Tagegelder usw. erfahren eine Neuregelung. Als Stichtage gelten für die Beamten der 1. April und der 1. Mai, für die Arbeiter der 7. April und der 1. Mai. Die Bezüge der Pensionäre, der im Vorbereitungsdienst stehenden Beamten, der Witwen und Waisen erfahren ebenfalls eine Neuregelung.

Die Regierung will unter keinen Umständen von ihrem eingenommenen Standpunkt, eine Erhöhung der Löhne und Gehälter (auch in den Privatbetrieben) nicht mehr vorzunehmen, abweichen. Sie mußte aber anerkennen, daß das Personal der öffentlichen Betriebe mit den Februarbezügen nicht existieren kann. Deshalb erfolgen die Sonderzulagen, d. h. Erhöhungen der Löhne und Gehälter in dieser Form. Fassen wir also das finanzielle Ergebnis kurz zusammen: Die Arbeiter erhalten für die Monate März, April und Mai vier Sonder-Wochenlöhne; mit anderen Worten gesagt, in jedem Monat eine Erhöhung des Februarlohnes um 30,7 %. Die Beamten erhalten für die genannten drei Monate ein Sonder-Monatsgehalt, d. h. eine Erhöhung um 33 $\frac{1}{2}$ %.

Die Organisationen konnten dieser Form der Regelung ihre Zustimmung nicht geben, aber um durch ihren Widerstand nicht zu verhindern, daß das Personal der Reichsbahn in den Besitz der so notwendigen Zulage kam, stimmten sie unter Protest zu. Auch nach dieser Regelung bestehen noch beträchtliche Unterschiede zwischen den Löhnen der Privatarbeiterschaft und denjenigen des Personals der Reichsbahn.

(H. J.)

Entwicklung des Eisenbahnbetriebs in entgegengesetzter Richtung.

Eine Gruppe von englischen und französischen Kapitalisten hat mit der griechischen Regierung Verhandlungen angeknüpft betreffend die Übernahme der Staatsbahnen.

Bei dieser Gelegenheit sollen die Herren dann auch die Bergwerke und sonstigen Staatsbetriebe in Mazedonien und Ost-Thrazien übernehmen.

* * *

Die französische Regierung beschäftigt sich immer noch mit dem Versuch, die elsäß-lothringischen Staatsbahnen der privatkapitalistischen Ostbahn-Gesellschaft auszuliefern.

Das Personal hat hiergegen protestiert, namentlich auch darum, weil es die unter der deutschen Herrschaft erworbenen Rechte, besonders in sozialpolitischer Hinsicht, bei diesem Wechsel einbüßen würde.

Der Einmannswagen.

Das Britische Verkehrsministerium hat eine Trambahn-Gesellschaft, die zur Zeit Versuche mit Einmannswagen macht, davon in Kenntnis gesetzt, daß bei diesem Betrieb folgende Vorschriften beobachtet werden müssen:

1. Die Wagen dürfen nicht zweistöckig sein. Der Eingang muß sich auf der linken Seite (vordere Türe resp. Abschlußgitter) befinden. Der Aufstieg muß sich aus Klappstufen zusammensetzen, die gleichfalls mit der Türe oder dem Abschlußgitter funktionieren. Die letzteren sind vom Wagenführer zu bedienen.

2. Während der Fahrt müssen die Türe oder das Abschlußgitter geschlossen und die Tritte aufgeklappt sein. Der Wagen muß so eingerichtet sein, daß er nicht in Bewegung gesetzt werden kann, wenn die Türe noch geöffnet ist.

3. Es ist eine Vorkehrung wünschenswert, die es ermöglicht, im Notfall die hintere Türe resp. das Abschlußgitter vom Führersitz aus zu bedienen.

4. Die Wagen müssen je nach der Strecke, auf der sie fahren, mit den vorschrittmäßigen Bremsen versehen sein, desgleichen mit den üblichen Schutzvorrichtungen an der Vorderseite und den Radschutzvorrichtungen auf der Seite.

Die obigen Bestimmungen sind provisorisch und müssen, wohl bemerkt, lediglich als Fingerzeige aufgefaßt werden.

J. M. T. A.

Für größere Einheit!

Auf Initiative des Verbandes der Werkstättenarbeiter Kanadas wurde eine Aktion eingeleitet, um die derzeit in 16 Gruppen zersplitterten Organisationen des Eisenbahnpersonals zu einer einheitlichen Organisation zusammenzufassen.

Abbau der Arbeitsbedingungen der österreichischen Eisenbahner.

Gestützt auf Genf und das dazugehörige Sanierungsprogramm, welches letzteres die *Novellierung des Angestelltenabbaugesetzes* vorsah, in dem das Mitbestimmungsrecht des Personals beim Abbau fest verankert war, versuchte die Regierung in der Novellierung nicht nur die Abänderung des Abbaugesetzes im materiell rechtlichen Sinne, wozu allein ihr durch das Sanierungsprogramm die Legitimation verliehen war, sondern auch die Aufhebung des Mitwirkungsrechtes des Personals, was jedoch nach heftigen parlamentarischen Kämpfen und angesichts der unmittelbaren Gefahr eines allgemeinen Verkehrsstreiks verhindert werden konnte, so daß auch in der Abbaugesetznovelle nach wie vor die Befugnisse der Angestelltenvertretungen in Abbaufragen voll aufrecht erhalten erscheinen.

Fast gleichzeitig wurde die ebenfalls im Wiederaufbaugesetz vorgesehene „*einschneidende Einschränkung*“ der *Fahrbegünstigungen* sowohl bei Bahnfremden als auch beim Verkehrspersonal selbst durchgeführt.

Bei den Eisenbahnbediensteten wurde der Vorschlag der Regierung, die bei Angestellten bisher unbeschränkte freie Benützung der Bahn auf drei Freifahrten jährlich, die Anzahl der den Familienmitgliedern pro Jahr gewährten Freifahrten von drei auf eine, die der Pensionisten von drei auf eine zu reduzieren, für die über das genannte Ausmaß hinausgehende Bahnbenützung Fahrten zum Regiepreise zu gewähren, — jedoch statt zum Zehntel wie bisher, zum Fünftel des Zivilfahrpreises — im Verhandlungswege mit den Organisationen und den Personalvertretungen dahingehend abgeändert, daß den Angestellten jährlich sechs Freikarten (davon drei mit Gültigkeit für Schnell- oder D-Zugsbenützung), den Angehörigen jährlich bis zu zwei Freifahrten, den Pensionisten ebenfalls zwei Freifahrten zugebilligt worden sind, während die Regiepreise auch fernerhin ein Zehntel des Zivilfahrpreises betragen werden. Für die Beamtenanwärter, nicht ständigen Hilfsbediensteten sind entsprechend abgestufte Fahrbegünstigungen vorgesehen.

In der Frage der „vollen Ausnützung“ des *Achtstundentages* legte die Verwaltung Entwürfe vor, deren Annahme mit der Aufhebung des Achtstundentages gleichbedeutend gewesen wäre, wobei über den Begriff der Dienstbereitschaft und ihre Wertung eine Einigung nicht erzielbar war. Die Frage soll laut Beschluß der Personalvertretung einer schiedsrichterlichen paritätischen, aus Vertretern der Industrie und der Arbeiterkammer bestehenden Kommission vorgelegt werden.

Anläßlich einer im März d. J. stattgefundenen Enquête über die *Reorganisation der Bundesbahnen*, an der auch die Vertreter der Organisationen teilnahmen, hat sich gezeigt, daß die Bediensteten keine Ursache haben, bezüglich ihrer Dienstleistungen das Urteil der, wenn auch durch die Regierungsstellen und die bürgerliche Presse schlecht informierten, so doch an volkswirtschaftlichem Denkvermögen die Bürokratie überragenden industriell tätigen Öffentlichkeit zu scheuen.

Über die Erledigung der Revision des Achtstundentages und die Reorganisation der Bundesbahnen werden wir noch berichten. K.



Aus den deutschen Häfen.

Nachdem bereits der Hamburger Senat die Anstellung von Hafenkontrolleuren aus Arbeiterkreisen beschlossen hat, nahm auch der Preußische Landtag einen von der sozialdemokratischen Fraktion und den Vertretern des Deutschen Verkehrsbundes eingebrachten Antrag an, welcher folgenden Wortlaut hat: „Zur Überwachung der Hafenbetriebe sind berufskundige Arbeiter und Angestellte auf Vorschlag der Spitzenorganisationen als Organe der Gewerbeaufsicht zu bestellen.“

Damit ist eine alte Forderung der deutschen Hafentarbeiter, die schon im Jahre 1906 erhoben wurde, erfüllt worden.

* * *

Die Kohlenarbeiter in Bremerhaven sind seit dem 29. März ausgesperrt. Grund der Aussperrung sind Differenzen, die sich beim Löschen der aus Wales kommenden Kohlen ergeben haben. Wir ersuchen die interessierten Organisationen, Zuzug nach Bremerhaven zu verhindern.

* * *

Die Hafenanlagen der Stadt Berlin sind in den Besitz der Speditionsfirma Schenker & Co. übergegangen. Veranlaßt wurde diese Maßnahme durch die enormen Schwierigkeiten in der Bewirtschaftung und der Fertigstellung der Anlagen, die ihrerseits ihre Ursachen in der Geldentwertung haben.

* * *

Über die Wirkung des Achtstundentages in den Seehäfenbetrieben machte vor kurzer Zeit der als Sachverständiger gehörte Dr. Drenke, Bremen, vor dem Reichswirtschaftsrat recht interessante Ausführungen.

Er sagte unter anderem: „Ich kann es Ihnen beweisen, daß wir in den Fällen, in denen wir unbeirrt und unbeschränkt durch staatliche Vorschriften unsere Betriebe führen, trotz des Achtstundentages gegenüber der Neun- und Zehnstundenarbeit die Friedensleistung nicht nur erreicht, sondern in vielen Fällen sogar überschritten haben. Also das beweist, daß nicht der Achtstundentag und nicht der mangelhafte Arbeitswille der Arbeiterschaft die Ursache der Minderleistung ist.“

Besser konnte die Berechtigung des Achtstundentages auch für die Hafenbetriebe von Unternehmerseite nicht bewiesen werden.

Wo die Arbeitsleistung unter dem Achtstundentage noch nicht wieder auf der früheren Höhe ist, dort liegt es häufig an einer falschen Einstellung der Unternehmer gegenüber dem technischen Fortschritt und der Organisation der Arbeit. Das gilt auch für die Hafenbetriebe.

Die Organisation der Kraftwagenführer in Deutschland.

Neben der „Reichssektion der Kraftwagenführer im Deutschen Verkehrsbund“, die rund 35 000 Kollegen umfaßt, bestehen noch immer eine Anzahl lokaler Chauffeurvereine. Die auf der Reichskonferenz der Kraftfahrer im August 1922 in Hannover angenommene Resolution, die eine Vereinheitlichung der Organisation zum Ziele hat, hat bisher gute Wirkung gehabt.

Zwölf Vereine in größeren Städten des Reichs haben sich gänzlich aufgelöst und ihre Mitglieder in die Kampffront der Organisation gestellt.

Zehn weitere Lokalverbände bezeichnen sich als Mitgliedschaft des Deutschen Verkehrsbundes.

Bei 22 Vereinen wird in ihren demnächst stattfindenden Generalversammlungen die Frage des Übertritts entschieden werden und nur sieben kleinere Vereine verhalten sich vorläufig noch ablehnend.

Hoffen wir, daß auch diese Kollegen sich bald zu der Erkenntnis durchdringen, daß nur Einigkeit stark macht.

Wieder ein Streik in Norwegen?

Unter den Staatsbeamten Norwegens, die zum großen Teil bei den Eisenbahnen angestellt sind, herrscht große Unzufriedenheit über den Vorschlag der Regierung in der Frage der Familienzulage. Die Situation ist sehr kritisch, und man kann, falls keine andere Lösung gefunden wird, einen allgemeinen Beamtenstreik erwarten.

Von dem Vorschlag der Regierung werden sowohl die Beamten wie die Arbeiter und Pensionäre betroffen.

Für höhere Beamte (d. h. solche mit einem Gehalt von mehr als 1000 Kr. pro Halbjahr) wird für die Frau und für die vom Beamten versorgten Kinder eine Zulage von 90 Kr. für das erste (Frau oder erstes Kind) und 60 Kr. für jedes folgende Familienmitglied gezahlt. Die Zulage darf 30% (alle Zuschläge einberechnet) vom Gehalt des ersten Halbjahres 1923 nicht überschreiten und zusammen mit dem Halbjahrsgehalt nicht mehr als 2750 Kr. ausmachen.

Für Pensionierte gelten dieselben Bestimmungen wie für Beamte. Die Halbjahrespension plus Zulage darf 1500 Kronen nicht überschreiten.

Die Arbeiter bekommen eine Familienzulage für die Frau und die von ihnen versorgten Kinder unter 18 Jahren und zwar 55 Öre pro Tag für das erste und 40 für jedes weitere Familienmitglied.

Die Familienzulage darf 30% des Tagelohns nicht überschreiten.

Persönliche Zuschläge sollen abgeschafft werden.

Was dies für das Personal bedeutet, wird man verstehen, wenn man weiß, daß die Familienzulagen etwa 35% höher standen.

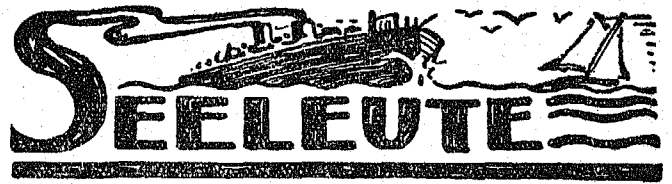
Protestversammlungen werden im ganzen Lande abgehalten und starke Proteste gehen sowohl bei der Regierung als bei dem Reichstag ein.

In einer gemeinsamen Sitzung, wo 29 Organisationen der Beamten vertreten waren, wurde beschlossen, unter den Mitgliedern eine Urabstimmung abzuhalten.

Der Stimmzettel enthält drei Fragen:

1. Sind Sie mit dem Vorschlag der Regierung einverstanden?
2. Sind Sie für einen sofortigen Streik?
3. Oder halten Sie es für notwendig, daß der gesetzliche Kündigungstermin eingehalten wird?

Die Abstimmung wird spätestens am 30. April abgelaufen sein. Wir müssen also die weitere Entwicklung der Vorkommnisse abwarten.



Kongreß der Seeleutesektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

am 15. und 16. und falls nötig, am 17. Mai 1923 in Auderton's Hotel, Fleet Street, London E. C. 4 (bei Ludgate Circus).

Tagesordnung:

1. Wahl des Kongreßbüros.
2. Mandatsprüfung.
3. Referat von Robert Williams über „Die Notwendigkeit einer einzigen Internationale für Seeleute, Hafen- und Transportarbeiter und Eisenbahner“.
4. Eingebraachte Anträge.
5. Ernennung eines Sekretärs für die Seeleutesektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Für die Internationale Transportarbeiter-Föderation:

Robert Williams, Präsident,
Edo Fimmen, Generalsekretär.

Die erste Sitzung des Kongresses wird Dienstag, den 15. Mai, morgens 11 Uhr eröffnet werden.

Großbritannien.

Auf Grund des Beschlusses des Nationalen Lohnamtes für die Seeschifffahrt sind die Löhne aller Berufsgattungen in der Handelsmarine Großbritanniens herabgesetzt worden.

Daß dieser Beschluß entgegen den Ansichten der Seeleute gefaßt worden ist und zwar ohne daß man sich irgendwie vorher mit der großen Masse derselben ins Einvernehmen gesetzt hätte, geht aus den Ereignissen hervor, welche sich im Zusammenhang mit der Einführung der Reduktionen abspielten.

Der ursprüngliche Vorschlag der Reeder lautete auf eine Reduktion von £ 4.— pro Monat für Schiffsoffiziere und Maschinisten und auf £ 2.— pro Monat für die übrige Besatzung. Die Vorschläge wurden erst von den verschiedenen Sektionen des Lohnamtes und hierauf vom ganzen Lohnamt geprüft. Der offizielle Bericht über den endgültigen Beschluß lautet wie folgt:

„Die grundlegenden Bestimmungen des Abkommens, welches nach eingehenden, mehrere Wochen dauernden Verhandlungen abgeschlossen worden ist, lauten dahin, daß die Grundlöhne der Seeleute, Heizer und des Bedienungspersonals um £ 1.— pro Monat reduziert werden sollen, auf Küstenschiffen um 6/6 pro Woche. Auch im Falle der ersten Maschinisten und Deckoffiziere wurde eine allgemeine Verhandlungsgrundlage geschaffen. Ihre auf die Schiffstonnage und das Dienstalter basierten Löhne werden nach Festlegung einzelner Einzelheiten an obigem Datum revidiert werden.“

Diese ungeschminkten Ausführungen zeigen deutlich, in welchem Geist die Verhandlungen geführt wurden. Im Organ des Nationalen Bundes der Seeleute und Heizer wurde im Zusammenhang mit den Vorschlägen überhaupt nichts gesagt. Die Mitglieder wurden im Dunkeln gelassen. Es wurde keine außerordentliche Gruppenversammlung, keine Delegiertenversammlung einberufen, keine Abstimmung vorgenommen. Erst nachdem das Abkommen unterzeichnet und die Seeleute auf diese Weise gebunden worden waren, erschien im „Seaman“

eine die Angelegenheit betreffende Bemerkung. Es ist ein für ein Gewerkschaftsblatt wirklich vielsagender Artikel, in welchem ausschließlich darauf hingewiesen wird, weshalb die Seeleute die Reduktion annehmen sollen und wie groß die Gefahr des Widerstandes sei!

In den Reihen der N. S. F. U. ist man über dieses Vorgehen allgemein empört.

Vor einiger Zeit wurde in dem die Arbeitsverhältnisse zur See betreffenden Artikel die sog. „retrospektive Klausel“ eingeführt. Diese sieht vor, daß abgesehen von den im Vertrag vorgesehenen Raten irgendwelche während der Reise eintretende Änderungen vom Datum einer solchen Reduktion ab Geltung haben sollen. Die Führer der N. S. F. U. forderten die Seeleute „in Hinsicht auf evt. Lohnerhöhungen“ während der Fahrt zur Annahme dieser Klausel auf!

Die erste Protestbewegung gegen diese Abmachungen löste sich auf dem am 31. März von Tilbury ausgefahrenen Schiff „Ormuz“ aus. Als die Seeleute von der Reduktion in Kenntnis gesetzt wurden, verweigerte der größte Teil der Besatzung den Dienst und forderte, daß die retrospektive Klausel gestrichen werde. Nach einer Arbeitseinstellung von mehreren Stunden gaben die Unternehmer nach.

Dieser Zwischenfall alarmierte die N. S. F. U., deren Mitglieder demnach „unoffiziell“ in Streik getreten waren. In den Zeitungen vom 2. April wurde mitgeteilt, daß sich eine „nationale Delegiertenkonferenz“ mit den Reduktionen einverstanden erklärt hatte. Diese sog. nationale Delegiertenkonferenz setzte sich lediglich aus einigen Führern zusammen, die während der Osterferien in aller Eile zusammenberufen worden waren.

Inzwischen war sich die „Amalgamated Marine Workers' Union“ darüber klar geworden, daß der Angriff der Reeder auf die Löhne der Offiziere und Maschinisten der erste Schritt zu einem allgemeinen Angriff gegen die Löhne war. Der Verband nahm eine Resolution an, in der festgestellt wird, daß „die Löhne der Seeleute angesichts der Risiken und der Art der Arbeit schon zu niedrig und die im Zusammenhang mit den Löhnen und den Arbeitsbedingungen bereits gemachten Konzessionen so groß seien, daß die Seeleute aller Berufsgattungen berechtigt sind, alles zu tun, um den jetzigen Lebensstandard aufrecht zu erhalten. In der Resolution wird der Verband verpflichtet, „jede Widerstandsbewegung gegen weitere Lohnreduktionen zu unterstützen“.

Diese Entschließung wurde allen Verbänden, die Mitglieder des Nationalen Lohnamtes für die Seeschifffahrt sind, zugestellt. Sie blieb jedoch wirkungslos.

Die „Amalgamated Marine Workers' Union“ veröffentlicht ferner ein Manifest an die Seeleute, in dem das Angebot, mit den andern Verbänden zusammenzuarbeiten, wiederholt wird. Ferner wurde die Organisierung von Meetings in den Haupthäfen beschlossen, um sich über die Stimmung unter den Seeleuten betr. die Vorschläge der Reeder zu orientieren.

In Southampton und Liverpool wurden auf Massenversammlungen die Aktion der N. S. F. U. und ihre Einwilligung in die Reduktion verurteilt. In der in Southampton angenommenen Resolution wird „gegen die autokratischen Methoden Havelock Wilsons protestiert, der, ohne die Meinung der Seeleute einzuholen, in ungerechtfertigte Lohnherabsetzungen einwilligt“. Die in Liverpool abgehaltene Versammlung, auf welcher Robert Williams (Präsident der I. T. F.) und Joseph Cotter (Präsident der Amalgamated Marine Workers' Union) sprachen, nahm folgende Resolution an:

„Die Versammlung der Seeleute aller Berufsgattungen hat die Berichte betr. den Widerstand der Seeleute von London und Southampton gegen die von Havelock Wilson ohne vorherige Fühlungnahme mit der großen Masse der Seeleute angenommene Lohnreduktion von £ 1.— zur Kenntnis

genommen. Sie fordert die Seeleute, Heizer, Köche und Stewards aller Häfen auf, Protestmeetings zu organisieren und sich gegen diese skandalösen und ungerechtfertigten Lohnreduktionen zu wehren. Sie verurteilt die N. F. S. U. angesichts ihrer Verschwörung mit den Reedern. Die Versammlung verpflichtet sich ferner, die Bestrebungen der „Amalgamated Marine Workers' Union“ im Interesse der Seeleute Großbritanniens möglichst zu fördern“.

Die neuesten Meldungen, die vor der Drucklegung des Berichtes eingegangen sind, besagen, daß die Dampfer „Almazora“ und „Windsor Castle“ in Southampton wegen eines im Zusammenhang mit der Lohnreduktion eingeleiteten Streiks stillliegen, ferner wurde der Dampfer „Assyria“ in Glasgow aufgehalten. In der Mehrzahl der Fälle handelt es sich bei den Streikenden um Mitglieder A. M. W. U., doch diese wurden auch von Mitgliedern der N. S. F. U. unterstützt, die gegen das Vorgehen ihres eigenen Verbandes protestieren. Die N. S. F. U. ist nicht davor zurückgeschreckt, gegenüber diesen Leuten die Rolle des Streikbrechers zu spielen. Die in Frage kommenden Häfen sind von Führern der N. S. F. U. besucht worden, die die Streikenden zu ersetzen versuchten. Es wurden von der N. S. F. U. auch tatsächlich zu diesem Zwecke Seeleute nach Southampton abgeordnet. Zur Ehre der Besatzung der Schlepper des Hafens kann aber gesagt werden, daß diese Seeleute sich weigerten, die Streikbrecher nach den fraglichen Dampfern zu bringen.

Wir glauben, der ganze Konflikt bietet den Seeleuten — falls sie sie ergreifen wollen — die große Gelegenheit, sich Havelock Wilsons zu entledigen und so seinen bösen Einfluß abzuschaffen. Dabei ergeben sich allerdings in zweifacher Hinsicht Schwierigkeiten; erstens im Zusammenhang mit der großen Arbeitslosigkeit in der Handelsschifffahrt und zweitens angesichts des stillschweigenden Einverständnisses zwischen den Reedern und der N. F. S. U. Angesichts dieser Konstellation sind die Arbeit suchenden Seeleute gezwungen, einen Sklavenbrief zu unterschreiben, der sie dahin bindet, daß sie sich der N. F. S. U. anschließen müssen, bevor sie Arbeit erhalten. Die Unternehmer zwingen also faktisch die Seeleute, sich Wilsons Verband anzuschließen. Die Reeder sind deshalb in der Lage, Lohnreduktionen einzuführen und haben angesichts der Bereitwilligkeit Wilsons keine Mühe, Streikbrecher zu finden, wenn entweder die Mitglieder seines eigenen oder eines anderen Verbandes zu verhindern suchen, daß die Seeleute wieder in die gleiche Sklaverei geraten wie vor dem Kriege. Daß die englischen Seeleute über das Vorgehen und die Methoden von Wilsons Verband empört sind, ist zur Genüge bewiesen. Es wird sich nun zeigen, ob diese Gegnerschaft so weit gehen wird, daß daraus der Entschluß zur Aktion der Masse nach den von der A. M. W. U. vertretenen Grundsätzen erwächst und so für die Seeleute die Möglichkeit geschaffen wird, sich in richtiger Weise zu organisieren.

Krankenfürsorge für deutsche Seeleute.

Es gibt wohl keine Nation, in der die Krankenfürsorge für die Seeleute nicht eine hervorragende Rolle gespielt hätte und noch spielt. Ich halte es deshalb für notwendig, daß die Vertreter der Seeleute der verschiedenen Länder an dieser Stelle das, was in dieser Frage in ihrem Lande üblich ist, sowie auch das, was hier angestrebt wird, niederlegen. Wir als deutsche Seeleute wollen den Reigen eröffnen. Wenn wir diese Art des gegenseitigen Unterrichtens nicht nur in dieser, sondern in allen Fragen vornehmen würden, könnten die Seeleute aller Länder nur Nutzen daraus ziehen. Es darf hierbei nicht der Gedanke aufkommen, daß, wenn ein Land in irgend einer Angelegenheit hinter dem, was in einem andern Lande schon üblich ist, zurücksteht, man deshalb aus falscher Scham die Dinge nicht beim richtigen Namen zu nennen gewillt ist.

Die deutschen Seeleute sind während der Zeit, wo sie an Bord im Dienst stehen, gegen Krankheit aller Art durch den Reeder nach dem Gesetz versichert. Diese Verpflichtung dauert sechs Monate. Falls der Seemann wegen Krankheit im Auslande zurückbleiben muß, trägt gleichfalls der Reeder die Kosten der Heimbeförderung. Falls jedoch nach Ablauf von sechs Monaten die Krankheit noch nicht behoben ist, so ist der deutsche Seemann keineswegs ohne Schutz, weil alsdann eine andere gesetzliche Einrichtung in Tätigkeit tritt und zwar die See-Berufsgenossenschaft, welcher die weitere Sorge für den Seemann bis zu seiner Wiederherstellung obliegt.

Aber das genügt den deutschen Seeleuten keineswegs, weil sie gegenüber den für ihre Arbeitsbrüder am Lande geltenden Bedingungen stark im Nachteil sind. Nicht nur, daß hier die Krankenfürsorge auf sämtliche Familienmitglieder ausgedehnt ist, sondern es werden im Falle der Niederkunft den Frauen noch Unterstützungen gewährt.

Weil die deutschen Seeleute dasselbe auch beanspruchen und dies schon seit Jahren anstreben, hat der Verband der Kapitäne, nautischen Offiziere, technischen Offiziere und der Deutsche Verkehrsbund, Reichsabteilung Seeleute, einen Entwurf ausgearbeitet. Die deutschen Reeder nahmen mit den Seeleute-Organisationen hierzu Stellung mit dem Erfolg, daß dieser Entwurf angenommen wurde. Dieser Entwurf bedarf jetzt nur noch der Behandlung im Parlament, wo er ohne große Schwierigkeiten seine Erledigung bald finden wird. Im einzelnen wäre aus diesem Entwurf kurz hervorzuheben:

1. Die Dauer der Heilbehandlung ist für 26 Wochen vorgesehen.
2. Auf See und im Auslande hat der Reeder die Kosten der Heilbehandlung zu tragen.
3. Während der Krankheitsdauer an Bord erhält der erkrankte Seemann seine Heuer weiter.
4. Die Krankenversicherung ist auch dann für den Seemann in Kraft, wenn er sich nicht im Dienste des Reeders

befindet, allerdings auf Kosten einer besonderen in Deutschland für die Arbeitnehmer am Lande bereits bestehenden Einrichtung.

5. Die Krankenversicherung wird ausgedehnt auf die Familienangehörigen des Seemanns.

6. Für die Heilbehandlung am Lande und die der Familie hat der Seemann jedoch, gleich dem Arbeitnehmer am Lande, einen Beitrag und zwar $\frac{2}{3}$, der Reeder $\frac{1}{3}$ desselben zu zahlen.

7. In der Verwaltung der hier noch zu schaffenden Krankenkasse sind beide Teile, Reeder und Seeleute, vertreten. Jedoch liegt die Verwaltung zu $\frac{2}{3}$ in den Händen der Seeleute und zu $\frac{1}{3}$ in den Händen der Reeder.

8. Über die in dem Entwurf vorgesehene Dauer von sechs Monaten hinaus ist der Seemann jedoch ebenfalls weiter in der oben beschriebenen Weise durch die See-Berufsgenossenschaft versichert.

Ist dieses Gesetz zur Annahme gelangt, so können die deutschen Seeleute sagen, daß ihnen mit Hilfe ihrer Organisation endlich ein Erfolg wurde, welchen sie seit ungefähr 25 Jahren anstreben.

Es wäre gut, zu hören, wie es in dieser Hinsicht in den andern Staaten bestellt ist.

F. K.

Weitere Lohnreduktionen für die britischen Seeleute.

Daß das gegenwärtige Übereinkommen abgeschlossen werden konnte, ist jedenfalls in hohem Maße den Bestrebungen Havelock Wilsons zuzuschreiben, in dem die Seeleute einen bei den Unternehmern hoch angeschriebenen Vertreter haben.

(The Times, 29/3/23)

„Die Stimme seines Herrn!“