

# 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 1865UD

EPOSTFACH 996  
AMSTERDAM.

NUMMER 10

AMSTERDAM, DEN 15. MAI 1923

**Inhalt:** *Allgemeines:* Entweder — oder! — Mitteilungen des Büros. — Friede oder Zusammenbruch? — Die Verfolgungen der Kameraden in Ungarn. — Krieg. — *Eisenbahner:* Belgien. — Der Schwedische Lokomotivpersonal-Verband. — Die Bedeutung eines gutfunktionierenden internationalen Nachrichtendienstes. — England. — Passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner. — *Transportarbeiter:* Aussperrung in Nantes. — Aus dem Ruhrgebiet. — Straßenbahner. — Die Regelung des Kraftfahrwesens und die Überwachung der Ausbildung von Kraftwagenführern in Deutschland. — Internationaler Verband der deutsch-tschechischen Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter. — *Seeleute:* Die Seeleute in der internationalen Arbeiterbewegung.

**Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.**

## ALLGEMEINES

### Entweder — oder!

Der Sieg Mussolinis in Italien, der Triumph der kapitalistischen Diktatur über die „Demokratie“ des Landes, „wo die Zitronen blühen“, hat für die Bourgeoisie aller Länder unbekannte und unbegrenzte Möglichkeiten eröffnet.

Was in Italien geglückt ist, muß auch in Deutschland, Spanien, Frankreich und den übrigen Ländern des alten Europas möglich sein.

Neuer Mut, neue Kraft, neuer „Enthusiasmus“ belebt die in allen Ländern frisch erblühte Reaktion. Die Aussichten sind gut, um der Arbeiterklasse wieder wegzunehmen, was sie sich in jahrelangem Ringen an politischer Freiheit und wirtschaftlichen Besserungen — so gering sie auch sein mögen — erstritten hat. Der Augenblick zur Rache für alle in den letzten Jahren erlittenen Niederlagen ist für die Bourgeoisie gekommen. Es gibt ein Mittel, einen Weg, um die emporstrebende Arbeiterklasse wieder zurückzudrängen, niederzuschlagen, ohnmächtig zu machen und wiederum in absolute Abhängigkeit und Sklaverei zurückzuwerfen; die rohe Gewalt, die bereit ist, von allen Mitteln ohne jegliche Ausnahme Gebrauch zu machen, um das einzige Ziel der Kapitalistenklasse zu erreichen und zu sichern, die Aufrechterhaltung ihrer privilegierten Position in Staat und Gesellschaft, die Aufrechterhaltung der Ausbeutung, der schrankenlosen Unterdrückung der Ausgebeuteten.

Die Arbeiterklasse hat sich in ihrem beinahe hundert Jahre währenden Kampfe für ihre politische und wirtschaftliche Befreiung stets auf den Boden der Demokratie gestellt. Immer dem Frieden zugeneigt und Mord und Blutvergießen verabscheuend, hat das Proletariat seinen Kampf fast immer mit „gesetzlichen“ Mitteln geführt. Die verhältnismäßig seltenen Ausbrüche des Volkszorns, Aufstände, Explosionen der Verzweiflung, die zu Gewalttaten geführt haben, bilden in der

Geschichte der Befreiungskämpfe der Arbeiterklasse lediglich Ausnahmen. Zu allen Zeiten hat die Arbeiterklasse in dem Kampfe für die Demokratie in erster Reihe gestanden. Sie hat dafür gekämpft, sie hat dafür gelitten, sie hat dafür aus tausend Wunden geblutet. Die Resultate dieser Kämpfe und ihrer Opfer fielen stets den Anderen zu.

Der Bourgeoisie hingegen ist an der Demokratie kein Pfifferling gelegen. Ihre ganze Machtstellung beruht auf der Gewalt und die Demokratie und ihre Begleiterscheinungen nimmt sie nur so lange hin, als sie sie zur Aufrechterhaltung ihrer eigenen Position gebrauchen kann, ohne zur rohen und unverhüllten Gewalt Zuflucht zu nehmen. Aber auch keine Sekunde länger. Und sie besinnt sich keinen Augenblick, ihre Liebe und Anhänglichkeit für die Demokratie und diese selbst auf den Kehrichthaufen zu werfen, wenn sie mit Aussicht auf Erfolg von ihrem eigensten und natürlichsten Mittel: von Gewalt und Diktatur, Gebrauch machen kann.

Und so sehen wir, wie nun in allen Ländern Europas, in dem einen etwas offener und brutaler, in dem anderen noch zuwartend und vorsichtiger, die Bourgeoisie ihr demokratisches Mäntelchen ablegt, mit dem sie sich in den letzten Jahren notgedrungen geschmückt hatte, und sich wieder in ihrer wahren Gestalt zeigt: als Kraftprotz, der rücksichtslos alles niederschlägt, was ihm in den Weg kommt, was sich ihm entgegenstellt oder die Interessen des Besitzes schädigt.

In Italien wurde die Arbeiterbewegung völlig zu Grunde gerichtet. In Rumänien, Jugoslawien, Ungarn und Bulgarien wird dem italienischen Vorbild mit allen Mitteln nachgeeifert. In Deutschland, Österreich, Spanien wartet die besitzende Klasse auf den günstigen Augenblick, um loszuschlagen und unerbittlich jeden Widerstand gegen ihre Diktatur im Blut von Tausenden zu ersticken. In Frankreich, Belgien, Holland und den anderen, während des Krieges neutral gebliebenen kleinen Ländern ist die Reaktion gleichfalls erwacht und trifft ihre Anstalten, um zum offenenen Angriff auf das Proletariat überzugehen, sobald der erwartete Erfolg in Deutschland, Österreich und Spanien auch in diesen Ländern den Weg frei macht für unverhüllte Gewalt.

Die Arbeiterklasse wird zu prüfen haben, ob sie in dem von der Bourgeoisie fest beschlossenen, gut vorbereiteten und gut organisierten internationalen Kampfe, der geführt wird für die Erhaltung und Festigung des kapitalistischen Systems und gegen den Sozialismus, gegen das aufstrebende Proletariat, die bisherigen Kampfmethoden weiter befolgen will, oder ob diese revidiert, ergänzt, verändert werden müssen.

Überall, wo das Proletariat sich ausschließlich auf sein „gutes Recht“ stützt, auf die „Demokratie“ und das „Gesetz“, auf seine Zahl, auf seine wirtschaftliche Macht und Bedeutung, wird es niedergeschlagen, niedergeknüppelt, geschändet und gemartert.

Die Bourgeoisie scheert sich den Teufel um „Recht“, „Gesetz“ und „Demokratie“. Die Faust, und in der Faust die Waffe ist ihr Rechtsgrund und der Erfolg ist der Beweis für die Richtigkeit dieses Rechtsgrundes.

Soll die Arbeiterschaft weiter ruhig zusehen, wie das feindliche Lager sich wappnet? Soll das Proletariat gelassen und ergeben abwarten, bis das Weltpogrom hereinbricht, das alles, was sozialistisch ist, vernichten und mit schonungsloser Gewalt niedertreten würde.

Die Arbeiterklasse hat nur eine Wahl: sich wehrlos niederschlagen und vernichten zu lassen oder sich, ihre Organisation, das Leben jedes einzelnen ihrer Mitglieder mit allen verfügbaren Mitteln zu verteidigen.

Da die Bourgeoisie immer mehr als einziges Argument die Faust gebraucht und dieses Argument auch das einzige ist, wovor sie Respekt hat, wäre es nicht nur eine unsägliche Torheit, sondern auch ein Verbrechen, wenn das Proletariat angesichts dieses Arguments der schwer bewaffneten Faust die Arme kreuzt und ihm nichts anderes entgegenstellt als papierne Resolutionen, und ihr Vertrauen auf ihr „gutes Recht“, auf „Gesetz“ und „Demokratie“.

Die Arbeiterklasse aller Länder wird sich so bald als möglich aufs schärfste zur Wehr setzen müssen. Um dazu imstande zu sein, muß sie sich zu ihrer Verteidigung schleunigst rüsten. Welcher Mittel und welcher Waffen sie sich bedienen wird, ist eine Frage der Zweckmäßigkeit.

Eines freilich steht fest. Der Kampf gegen die Widersacher des Proletariats, die keine Mittel verschmähen, und denen auch die äußersten gerade recht sind, kann nur geführt werden, wenn die Arbeiterklasse bereit und imstande ist, diesem Gegner mit den Waffen entgegenzutreten, die er selbst anwendet.

*Edo Fimmen.*

### Mitteilungen des Büros.

#### a) Eine gemeinsame Aktion aller Transportarbeiter wider Kriegsgefahr und Faschismus.

Am 23. Mai wird in Berlin eine gemeinsame Beratung stattfinden zwischen Vertretern unserer internationalen Föderation und der All-Russischen Verbände der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute über die Notwendigkeit und Möglichkeit einer einheitlichen Aktion der Transportarbeiter aller Länder zur Bekämpfung der stetig drohenden Kriegsgefahr und gegen den die klassenbewußte Arbeiterbewegung bedrohenden Faschismus. Vermutlich wird die Sitzung, die für die Weiterentwicklung des gemeinsamen und einheitlichen Kampfes der Transportarbeiter aller Länder große Bedeutung haben dürfte, zwei bis drei Tage dauern.

#### b) Broschüre über Ziel, Wesen und Streben der I. T. F.

Wie wir bereits in einem Zirkular mitteilten, ist diese Broschüre bereits erschienen.

Den nichtangeschlossenen Organisationen werden zum Zwecke der Informierung gleichzeitig mit einer Aufforderung zum Anschluß einige Exemplare zugesandt.

Auch den angeschlossenen Organisationen werden eine Anzahl Exemplare zur Verfügung gestellt. Denn diese Broschüre kann vielleicht dazu beitragen, auch die angeschlossenen Mitglieder besser über die Wirksamkeit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu unterrichten.

Der Niederländische Verband der Eisenbahner und Tram-bahnangestellten hat aus dem gleichen Grunde beschlossen, unter seinen Mitgliedern auf seine eigenen Kosten 5000 Exemplare der Broschüre zu verbreiten.

Auch der Niederländische Zentralverband der Transportarbeiter hat zu diesem Zweck vorläufig 1000 Exemplare bestellt.

Die Broschüre wurde in englischer, französischer, deutscher, spanischer, schwedischer und holländischer Sprache herausgegeben.

Eventuelle Bestellungen werden gerne möglichst bald entgegengenommen.

#### c) Austausch der Fachblätter.

Auf Grund bei uns eingegangener Anfragen möchten wir die angeschlossenen Organisationen dringend ersuchen, sofern das nicht bereits geschieht, ihr Fachblatt allen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen regelmäßig zuzusenden.

Die Adressen sind in dem von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation herausgegebenen Adressenverzeichnis zu finden.

#### d) Kongresse.

Folgende Organisationen halten ihre Kongresse ab:

*Tschechische Eisenbahnerorganisation:* Prag, vom 12. bis 14. Mai.

*Jugoslawische Eisenbahnerorganisation:* Zagreb, 20. und 21. Mai.

*Norwegische Eisenbahnerorganisation:* Drammen, 24. bis 26. Mai.

*Niederländische Vereinigung des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals:* Haag, 25. bis 28. Mai.

*Luxemburgische Eisenbahnerorganisation:* Echternach, 3. und 4. Juni.

#### e) Eingelaufene Druckschriften.

*Norsk Jernbaneforbund: Beretning 1922—1923. (Bericht 1922—1923 des Norwegischen Eisenbahnverbandes.)*

*Internationaler Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -arbeiterinnen im Bereiche der tschechoslowakischen Republik mit dem Sitze in Aussig: Allgemeiner Bericht über 1922.*

### Friede oder Zusammenbruch?

*Ein Vorschlag der amerikanischen Eisenbahnerorganisationen.*

Wir entnehmen einem Leitartikel der Aprilnummer des „American Locomotive Engineers' Journal“ folgende Ausführungen:

„Die Leute, welche für Kriege verantwortlich sind, d. h. die Imperialisten, die Eisen-, Kohle- und Ölmagnaten, die internationalen Bankiers und ihre Trabanten, die Diplomaten und Militärs, bezahlen die Zeche nie. Es ist nicht ihr Geld und Blut, mit dem die Schlachten und Rüstungen ermöglicht werden. Diese Leute haben aber die Länder in die Leiden, die Armut, die Bitternis, den moralischen und wirtschaftlichen Bankrott gestürzt, an denen heute die Welt krankt. Sie gelten als weise Staatsmänner. Das Gegenteil ist der Fall. Sie vertreten angeblich die Interessen der Massen, von welchen sie gewählt wurden. Doch alles ist Lug und Trug: . . . .

Die Vorzeichen eines neuen Krieges erschüttern Europa in seinen Grundfesten . . . . .

In dieser Krisis haben die organisierten Arbeiter die beste Gelegenheit, in uneigennütziger Weise die Führung zu übernehmen. Nie war in der Geschichte der Menschheit einer Gruppe eine solche Gelegenheit geboten. Die Diplomaten haben versagt.

Das Blatt führt weiter aus, es sei an der Zeit, daß die Arbeiter die Ruder in die Hand nehmen. Denn die Diplomaten, die Kirche und andere Mächte brachten es nicht fertig, die Grundlagen für den Frieden zu legen. Angesichts dieser Tatsachen wird folgendes vorgeschlagen:

Die Exekutiven der 16 Eisenbahnerorganisationen sollen in Zusammenarbeit mit dem Amerikanischen Gewerkschaftsbund und dem Kanadischen Gewerkschaftskongreß eine nationale Friedenskonferenz einberufen, um alle Mittel einzusetzen und zu organisieren, die den Frieden in den Vereinigten Staaten und Kanada sichern können.

Diese Konferenz soll Pläne zur Herbeiführung eines Weltfriedens ausarbeiten, Pläne, die den Krieg für immer unmöglich machen.

Es wird vorgeschlagen, daß die Arbeiterorganisationen der Vereinigten Staaten und Kanadas die organisierten Arbeiter aller Länder zur Unterstützung der Aktion und zur Einleitung einer Kampagne zu Gunsten der Annahme dieses Planes seitens der resp. Regierungen auffordern sollen.

Wir begrüßen diese positiven Schritte unserer amerikanischen Kameraden zu Gunsten des Friedens und hoffen, sie werden einsehen, daß die Vereinigung aller Kräfte durch den Anschluß an große internationale Körperschaften wie die der I. T. F., die seit langem der Mittelpunkt der Friedensbewegung sind, die logische Konsequenz ist. Dies würde die Macht der Arbeiter in der ganzen Welt stärken und dies wäre, wie das Blatt richtig bemerkt, die beste Garantie gegen den Krieg und Militarismus. Nur auf diesem Wege kann der Friede in der Welt hergestellt werden.

„Der Krieg ist nichts Erhabenes. Er ist brutal organisierte Menschenschlächtere.“

H. E. Fosdick.

### Die Verfolgungen der Kameraden in Ungarn.

In welchem Zustand der Rechtlosigkeit sich unsere ungarischen Kameraden befinden, zeigt — neben dem bereits veröffentlichten Material — die vom letzten Kongreß der ungarischen Gewerkschaften im März ds. Js. angenommene Resolution über das Vereins- und Versammlungsrecht, in der festgestellt wird: daß bisher jeder Gewerkschaftskongreß gezwungen war, sich mit dieser Frage zu beschäftigen. Der Kongreß forderte:

1. die volle gesetzliche Sicherung des Vereins- und Versammlungsrechtes. Bis zur Verabschiedung des Gesetzes sollen die Verordnungen aufgehoben werden, kraft deren Ortsgruppen von Gewerkschaften, die bereits vom Minister anerkannt worden sind, nur dann errichtet werden dürfen, wenn die örtlichen Behörden sie im Interesse des Gemeinwohls für nützlich halten.

Auch die Verordnungen sollen kassiert werden, denen gemäß die Gewerkschaften für ihre Konferenzen, Vorstandssitzungen, die Veranstaltung von wissenschaftlichen Vorträgen und ähnlichen Zusammenkünften der polizeilichen Erlaubnis bedürfen.

2. Die Vereinsfreiheit soll für die aufgelöste Organisation wiederhergestellt und die beschlagnahmten Räumlichkeiten sollen freigegeben werden.

Die verbotenen Gewerkschaftsblätter sollen wieder erlaubt und ihr ungehindertes Erscheinen gesichert werden.

Den Landarbeitern, Bergarbeitern, Eisenbahnern, Straßenbahnern und anderen Verkehrsarbeitern soll das Koalitionsrecht in gleichem Maße zugestanden werden wie den Arbeitern der anderen Industrien.

3. Die schwarzen Listen, durch die die Unternehmer die Arbeiter zum Verhungern oder zur Auswanderung zwingen, sollen verboten werden.

4. Mit dem System, die Vertrauensleute der Arbeiter, die dem Unternehmer Lohnforderungen vorlegen, zu internieren oder unter polizeiliche Aufsicht zu stellen, muß gebrochen werden.

Ist es nicht bezeichnend, daß derartige Forderungen in einem Lande gestellt werden müssen, das Mitglied des Völkerbundes ist und das somit auch die in der Arbeitscharte des Friedensvertrages niedergelegten Bestimmungen über die gewerkschaftliche Freiheit usw. akzeptiert hat?

### Krieg.

Kameraden!

Schenkt Eure Aufmerksamkeit weiterhin der Kontrolle des Transports von Kriegsmaterial!

Wir sind stets von den Gefahren des Krieges und des Faschismus bedroht!

\* \* \*

Die „Detail-Methoden“ des „großen“ Krieges sollen durch „Engros-Methoden“ ersetzt werden.

„Bis jetzt hat man die Kriegführung eigentlich nur vom Standpunkt des „Kleinbetriebs“ aus betrachtet, d. h. man tötete je 50, 100 oder auch 1000 Menschen. Wenn man von Gas spricht, muß man sich darüber klar sein, daß man von einer Waffe spricht, die vom Standpunkt der „Engros-Methode“ eingeschätzt werden muß. Wir sind vielleicht nicht so weit von dem sogenannten „tödlichen Strahl“ entfernt, der alles Leben vernichten, lahmlegen oder vergiften wird. Nach meiner Ansicht wird die letzte Form der Kriegführung der Krieg mit Bazillen sein. Ich glaube, daß es tatsächlich dazu kommen wird, und ich sehe nicht ein, weshalb es nicht so weit kommen soll, wenn man wirklich zum Kampf entschlossen ist. Man beschäftigte sich mit dem Krieg vom Standpunkt der „Engros-Methoden“ aus, anstatt soviel über Mittel nachzudenken, die es uns möglich machen, gleichzeitig eine geringe Anzahl von Menschen zu töten.

(Generalmajor E. D. Swinton von der britischen Armee, zitiert von Will Irwin in „Der nächste Krieg“.)

London während eines Gasangriffs.

Thomas A. Edison wurde kürzlich gefragt, ob es wahr sei, daß tatsächlich die ganze Bevölkerung von London binnen 12 Stunden durch Gas getötet werden könne.

„Es ist nicht wahr,“ war die Antwort, „es könnte in drei Stunden gemacht werden. Es kann in keiner Weise verhindert werden, daß morgen ein Flugzeuggeschwader über London fliegt, über den in dieser Stadt wohnenden Millionen von Menschen Gasbomben abwirft und sie in kurzer Zeit tötet.“

In der Theorie bietet die Verlängerung der Arbeitszeit keine größeren Schwierigkeiten als die Herabsetzung der Löhne. Nicht so in Wirklichkeit. Durch die kürzere Arbeitswoche sind sich die Arbeiter größerer Möglichkeit bewußt geworden. Ihre Stellung ist dadurch verbessert und ihr Selbstbewußtsein gehoben worden. Die kürzere Arbeitszeit ist sogar höher einzuschätzen als bessere Löhne; denn vor allem ermöglicht sie eine bessere Lebensführung. Es liegt darin vor allem eine Anerkennung menschlicher Rechte und deshalb wird auf diesen Faktor ganz besonderer Wert gelegt.

Deuten diese Bemerkungen nicht darauf hin, welcher Aufgabe die Gewerkschaften ihr ganz besonderes Augenmerk schenken müssen? Natürlich können sie die Forderungen auf höhere Löhne nicht fallen lassen oder auf diesen Punkt weniger Nachdruck legen; doch vor allem müssen sie im Interesse der Arbeiterklasse nach einer allgemeineren Anerkennung menschlicher Rechte streben. Sie müssen ihre Forderungen so formulieren, daß sie einleuchtend wirken und unter den Arbeitern den Willen zur Gerechtigkeit und Freiheit stärken. Dieser ist es auch vor allem, der die Arbeiter zur Aktion anspornt. In diesem Punkte wurde denn auch eine Unterlassungssünde begangen, und darin ist mehr als in der schlechten industriellen Lage oder der Arbeitslosigkeit der Grund zu suchen, weshalb es den Arbeitern nicht gelang, das Gewonnene zu halten oder sogar noch weitere Vorteile zu erringen.

Die Tendenz, die Stärke der Arbeiterbewegung rein mechanisch zu messen, ist zu weit verbreitet, d. h. es wird in der Einschätzung der Lage zuviel auf den Prozentsatz der Organisierten, den Betrag der vorhandenen Gelder, die industrielle Lage, die Stärke der Organisation der Unternehmer

und ähnlichen Faktoren gesehen. Die geistige Verfassung ist in Wirklichkeit viel wichtiger als die finanzielle Lage, die Höhe der Mitgliederzahl oder der Stand der Organisation. Ein festentschlossener Mann wiegt ein Bataillon auf, ein Bataillon festentschlossener Streiter ein halbes Kriegsheer. Die Arbeiter werden in dem Maße siegen und die Vorteile zu halten vermögen, als sie zum Siege und zum dauernden Widerstand entschlossen sind. Sie werden in dem Maße Niederlagen und Mißerfolge erleiden, als ihr Wille schwach ist.

G. D. H. Cole (The New Leader, 6. April.)



### Belgien.

Da dem Personal die verlangte Vergütung von Frs. 2,50 für auswärtige Arbeiten abgeschlagen wurde, weigerten sich am 23. April 40 Kabelsetzer und Hilfsarbeiter spontan, irgendwelche auswärtige Arbeiten zu übernehmen, d. h. sie verließen die Werkstätten nicht.

Einige Hundert ihrer Kollegen, denen man die in Frage kommenden 2,50 Franks bezahlte, stellten ihre Arbeit aus Solidarität ein.

Die Verwaltung zog die Entlassung der Betroffenen in Erwägung, was jedoch nur zur Folge hatte, daß sich die Solidaritätsbewegung ausbreitete. Dazu trug auch die große Unzufriedenheit unter dem ganzen Staatspersonal bei.

Das Personal verschiedener Eisenbahnwerkstätten schloß sich der Bewegung an und das Personal des Güterbahnhofs in Antwerpen-Süd trat in Streik.

Da das Personal des Personenbahnhofs Antwerpen-Süd zur Verrichtung von Streikbrecherarbeit aufgefordert wurde, trat es ebenfalls in den Ausstand.

Bekanntlich sind die Eisenbahner sowie das Personal des Post-, Telegraphen- und Telephonendienstes sowie die Angestellten der staatlichen Schiffahrtsbetriebe in dem bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Syndikat national organisiert. Der Vorstand dieser Organisation ließ die Bewegung gut und übernahm die Leitung.

Um der Regierung — mit der es in direkte Verbindung getreten war — die Möglichkeit zu geben, über die Forderungen zu verhandeln, sorgte das Nationale Komitee des Syndikats dafür, daß die Bewegung nicht weiter um sich griff.

Die aufgestellten Forderungen waren folgende:

1. Revision der Lohnbestimmungen unter Festlegung eines Grundlohnes von 12 Frs. pro Tag, Entschädigungen nicht einbegriffen.

2. Berechnung der Teuerungszulage auf Grund einer alle Faktoren berücksichtigenden Indexziffer.

3. Allgemeine Aussendung und Bezahlung der Vergütung.

Die Regierung zeigte sich jedoch in keiner Beziehung zum Nachgeben bereit, sodaß zurzeit die Möglichkeit besteht, daß sich der Konflikt ausbreitet.

Am 2. Mai fanden auf verschiedenen Arbeitsstellen während der Dienstzeit Manifestationen statt. In Gruppen zogen die Arbeiter nach den Bürgermeisterämtern und verlangten, daß dem Parlament das Gesuch betreffend die sofortige Prüfung der Lage der Staatsarbeiter, unterbreitet werde.

An diesen Demonstrationen nahmen mehr als 35 000 Mann teil.

Der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat sich sofort mit dem Syndicat National in Verbindung gesetzt.

Wir wünschen unseren Kameraden von Herzen Erfolg in ihrer Aktion und hoffen, daß sie, trotzdem sie natürlich stark in Anspruch genommen sind, Zeit finden werden, um unserem Ansuchen Folge zu leisten, und im Mitteilungsblatt die Kameraden im Ausland über die Ereignisse in Belgien auf dem Laufenden zu halten.

### Der Schwedische Lokomotivpersonal-Verband.

Um die Jahreswende 1922 zählte der Verband 5238 Mitglieder. Die Mitgliederzahl ging während der ersten drei Vierteljahre um 123 zurück. Genaue Angaben über die Mitgliederzahl am 1. Januar 1923 können noch nicht gemacht werden.

An Unterstützungen für Entlassene sind im Laufe des Jahres 24 841,50 Kronen ausbezahlt worden.

An dem stattgefundenen Streik waren 558 Mitglieder beteiligt. Die Zahl der dadurch verlorenen Arbeitstage stellte sich auf 26 103. An Streikunterstützungen wurden 162 108,70 Kronen ausbezahlt. Die Gesamtausgaben für den Streik beliefen sich auf 193 496,35 Kronen.

Eine Urabstimmung über den Anschluß beim Gewerkschaftsbund zeitigte ein negatives Resultat. Es wurden 2177 Stimmen zugunsten und 1904 Stimmen gegen den Anschluß abgegeben, sodaß die erforderliche Zweidrittelmehrheit nicht erreicht wurde.

### Die Bedeutung eines gutfunktionierenden internationalen Nachrichtendienstes.

Ein Beweis dafür, in welchem Maße die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner der verschiedenen Länder voneinander abhängig sind und wie wichtig daher ein guter internationaler Informationsdienst ist, zeigt sich wieder einmal an folgendem Vorfall:

Der Schweizerische Eisenbahnverband hatte sich an die Generaldirektion mit einem Ansuchen um Reform des Dienstkleiderreglements gewandt. Die Direktion wies diese Wünsche ab mit dem Hinweis auf die in anderen Ländern wie Frankreich, Holland und Deutschland bestehende Regelung. Natürlich ist die Schlußfolgerung der Direktion, daß sich das schweizerische Personal in bezug auf die Dienstkleiderabgabe wesentlich günstiger stellt als das Personal der ausländischen Eisenbahnverwaltungen.

Unsere schweizerischen Kollegen können unschwer nachweisen, daß die von der Direktion angeführten Beispiele haltlos und die daraus gezogenen Schlüsse infolgedessen höchst anfechtbar sind. Dieser Vorfall zeigt neuerdings, wie wertvoll ein internationaler wechselseitiger Informationsdienst ist und wie nötig es ist, ihn möglichst vollkommen zu gestalten. Für die Organisationen der Eisenbahner und Straßenbahner muß diese Erkenntnis zudem ein Antrieb sein, die Fragebogen über die Arbeitsbedingungen, die ihr von unserer Seite im April zugesandt wurden, mit größter Gewissenhaftigkeit auszufüllen.

Ebenso sollten alle angeschlossenen Organisationen, die bisher unserem wiederholten Ersuchen, aus ihrer Mitte einen festen Korrespondenten für unser Bulletin zu ernennen, noch nicht entsprochen haben, dies unverzüglich tun, um sowohl uns wie die ausländischen Kollegen durch knappe, auf Ziffern und Tatsachen gestützte Berichte über alle wissenswerten Vorfälle, Aktionen, Änderungen der Arbeitsbedingungen usw. regelmäßig auf dem Laufenden zu halten.

Dieser von den Organisationen durchzuführende Nachrichtendienst läßt leider, trotz aller unserer Bemühungen, noch ziemlich viel zu wünschen übrig.

Die Direktionen sind uns in dieser Hinsicht voraus, und ihr Vorgehen sollte uns ein Ansporn sein, auf unserer Seite schleunigst eine Änderung zu schaffen.

## England.

### *Straßentransportarbeiter und Eisenbahner in England.*

Die unorganisierten Straßentransportarbeiter in England — sagte Ernest Bevin, Generalsekretär der Transport and General Workers' Union, auf einer kürzlich stattgefundenen Sitzung — bedeuten eine Gefahr für die Eisenbahner und alle organisierten Arbeiter.

Im Straßentransportgewerbe werden die Arbeiter ohne Unterbrechung drei bis vier Tage beschäftigt.

Es wurde ein Übereinkommen getroffen, demzufolge die Eisenbahnverbände diesem Problem ihre ganze Aufmerksamkeit schenken sollen.

\* \* \*

### *Die Zusammenschlußbewegung unter den Transportarbeitern.*

Die Transport and General Workers' Union hat bis jetzt auf dem Wege der Fusionen 18 Verbände zusammengefaßt, die an der Summe der Mitgliedsbeiträge bemessen eine Finanzkraft von 328 000 £ darstellen. Es mußten zahlreiche Kämpfe ausgefochten werden. Wir haben während des laufenden Jahres aber alle fälligen Unterstützungsbeiträge, Streikgelder und Fusionskosten auf Grund unserer Einnahmen bezahlen können, ohne die Reserven in Angriff zu nehmen. Unsere Bilanz weist eine aktive Summe von 450 000 £ auf.

(Ernest Bevin, Sekretär der Transport & General Workers' Union.)

\* \* \*

### *Allgemeine Lohnherabsetzungen in England.\*)*

Während noch über die Frage der Herabsetzung der Löhne der Werkstättenarbeiter verhandelt wird, geben die Gesellschaften ihre Absicht kund, die Dienstordnungen verschiedener anderer Kategorien, die fast die Gesamtheit des Personals umfassen, zu revidieren.

Die Vorschläge der Gesellschaften laufen auf eine durchschnittliche Reduktion von 10 Sh. hinaus. Dies würde zur Folge haben, daß die 25prozentigen Zuschläge für Nachtdienst für Signalisten, Rangierer und andere Arbeiter des Dreischichtensystems nicht mehr bezahlt würden. Ferner würden einem gewissen Teil des Lokomotivpersonals nur noch Heizerlöhne anstatt dem Minimallohn eines Lokomotivführers bezahlt. Endlich würde der Sonntag in die Arbeitswoche einbezogen werden.

Die Gesellschaften gaben bekannt, daß, falls die Arbeiter die Vorschläge nicht annehmen, die Notwendigkeit eintrete, den Grundlohn herabzusetzen.

Die Angelegenheit wird zur Zeit von den einzelnen Verbänden in Erwägung gezogen. Es ist anzunehmen, daß sie sich nicht zur Annahme dieser neuen Verschlechterungen bereit erklären werden.

\*) Durch ein Mißverständnis ist dieser Artikel in der vorigen Nummer nicht aufgenommen worden.

### **Passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner.**

Es scheint uns, daß das Kampfmittel der „passiven Resistenz“ unter den Eisenbahnern noch lange nicht so bekannt ist, wie es seiner Bedeutung entsprechen würde. Und sicher ist in Hinsicht auf die Kenntnis und Beurteilung der Tatsachen über die praktische Anwendung der passiven Resistenz und ihrer Resultate noch ein gutes Stück Arbeit zu leisten. Wir haben die Absicht, diese wichtige Frage in unserem Mitteilungsblatt zur Diskussion zu stellen — freilich nur insoweit dies mit Rücksicht auf die Eigenart dieses Kampfmittels in der Öffentlichkeit tunlich ist.

Wir leiten die Diskussion mit dem Vorwort einer Broschüre ein, die wir seinerzeit als Generalsekretariat des Nieder-

ländischen Verbandes für die holländischen Eisenbahner geschrieben haben.

Zu einer praktischen Anwendung dieser Waffe ist es in Holland allerdings bisher nicht gekommen.

Wir hoffen, daß viele Kameraden aus verschiedenen Ländern sich zu diesem Gegenstande äußern werden und durch Darlegung ihrer Auffassung und Mitteilung der in ihrem Lande gemachten Erfahrungen dazu beitragen werden, das Studium dieser Frage möglichst vielseitig zu gestalten.

Bei der hier folgenden Einleitung zur Broschüre der holländischen Eisenbahnerorganisation darf allerdings nicht vergessen werden, daß es sich in diesem Falle um holländische Verhältnisse handelt.

„Neben der Waffe des Streiks gehört die Anwendung der sog. „passiven Resistenz“ zu den gefürchtetsten Kampfmitteln, über die das Eisenbahnpersonal bei seinem Streben nach Verbesserung seiner Existenzbedingungen und zur Abwehr von Angriffen verfügt. Dieses Kampfmittel wurde denn auch bereits in verschiedenen Ländern angewendet, allerdings immer erst dann wenn sich der Anwendung des wichtigsten Kampfmittels der Arbeiter: dem Streik, besondere Schwierigkeiten entgegenstellten.

Wenn die Organisation zu schwach ist, um den Betrieb vollkommen zu beherrschen, was seine Ursache haben kann in organisatorischer Uneinigkeit oder in Verfolgungen der Organisation seitens der Direktion oder Regierung; oder wenn der Durchführung eines Streiks besondere Hindernisse in den Weg gelegt werden, wie Streikverbote, Militarisierung des Betriebes u. dergl., dann greift das Personal, sofern es die Abweisung seiner berechtigten Forderungen nicht ergebnislos hinnehmen will, schließlich zur passiven Resistenz, wie das u. a. in Österreich, Spanien und Italien geschehen ist.

Auch in England wurde Anfang 1920 von einzelnen Ortsgruppen dieses Mittel angewandt, weil die Gesamtorganisation sich damals — nach der Aktion von 1919 — gegen einen neuerlichen Streik erklärt hatte, die genannten Zweigvereine aber nicht darauf verzichten wollten, gegen die wortbrüchige Haltung der Direktion und Regierung in deutlicher Weise zu protestieren.

Diese Aktion, die sich zur Devise gemacht hatte, „genau nach der Vorschrift zu arbeiten“, hatte indes keine Resultate gezeitigt, weil ihr die wichtigste Voraussetzung, die unerlässlich ist, wenn das Personal wirklich die Situation beherrschen will, gefehlt hat: die vollkommene Übereinstimmung zwischen dem Ensemble der Organisation und den einzelnen Teilen.

\* \* \*

Wie schon das Wort selbst andeutet, weist die „passive Resistenz“ nicht auf positive Handlungen, sondern auf ein bestimmtes Verhalten hin, demzufolge die Befehle so schlecht als möglich auszuführen sind.

Diese Interpretation deckt sich jedoch nicht vollkommen mit dem, was wir unter „passivem Widerstand“ im Eisenbahnerdienst verstehen, da nach unserer Auffassung die Anordnungen gerade im Gegenteil *strikt nach den Vorschriften und Reglements* ausgeführt werden. Wenn der eine oder andere Vorgesetzte die schriftlichen Befehle *anders* ausgeführt haben will, als die gedruckte Verordnung vorschreibt, dann werden auch bei „passiver Resistenz“ die Befehle der Vorgesetzten ausgeführt, natürlich, nur soweit daraus keine Gefahren für den Dienst erwachsen. Selbstverständlich hat in diesem Fall der Vorgesetzte für die Folgen seiner mündlichen Anordnungen einzustehen. Hier vorläufig ein Beispiel zur Verdeutlichung unserer Auffassung.

Im Artikel 80 des Allgemeinen Reglements für den Eisenbahndienst heißt es:

„Die Maschinistenlehrlinge oder Heizer müssen mit der Behandlung der Lokomotive genügend bekannt sein, um sie, wenn nötig, in Bewegung zu setzen und zum Stehen zu bringen usw.“

Nun kommt es, zumal in der jetzigen Zeit, häufig vor, daß zu diesem Hilfsdienst Leute angewiesen werden, die mehr Sorge verursachen, als tatsächlich Hilfe leisten. In der Praxis bedeutet dies für den Lokomotivführer, daß von ihm ein doppeltes Maß an Arbeit, Anstrengungen und Aufmerksamkeit gefordert wird. Und derzeit geschieht es auch wirklich so, daß viele Maschinisten für zwei arbeiten.

Man setze nun den Fall, daß ein Maschinist zu Beginn seines Dienstes merkt, daß ihm ein untauglicher Helfer beigelegt wurde, von dem er überzeugt ist, daß er der im Allgemeinen Dienstreglement angegebenen Bedingung nicht entspricht, und daß der Maschinist sich nun vorschriftsgemäß mit seinem unmittelbaren Vorgesetzten in Verbindung setzt, um diesen von der Übertretung des Reglements in Kenntnis zu setzen.

Welche Situation ergibt sich daraus?

Wie wir die Dinge kennen, wird der Vorgesetzte den Maschinisten trotzdem beauftragen, mit dem untauglichen Helfer seinen Dienst zu verrichten.

Der Maschinist muß diesem Befehl nachkommen — für die bereits entstandene Verspätung ist er nicht verantwortlich — aber er wird ausdrücklich vor Aufnahme seines Dienstes den betreffenden Vorgesetzten darauf aufmerksam machen, daß er (Der Vorgesetzte) für die eventuellen Folgen dieses reglements-widrigen Befehls verantwortlich ist.

Die „passive Resistenz“ bedeutet sonach unserer Auffassung nach kurz gesagt: Gegenüber der Abweisung unserer Forderung durch die Direktion oder Regierung *Weigerung des Personals, aus eigenem Antrieb irgendeine Arbeit außer der vorgeschriebenen zu verrichten*. Wobei nicht vergessen werden darf, daß dieser separate Dienst und diese besondere Verantwortlichkeit, die verlangt werden, so wenig Würdigung finden, daß das Personal, das unter normalen Umständen, wenn der Dienst funktionieren soll, es mit papierenen Vorschriften doch nicht so genau nehmen kann, gründlich *gestraft* wird, wenn es sich die geringsten Unregelmäßigkeiten zuschulden kommen läßt. Und es wäre schon ein ganz besonderer Zufall, wenn die Herren Ingenieure und Inspektoren nach einem Unfall unter dem Personal nicht alle diejenigen herausfänden, die durch Nichtbefolgung der doch so ungemein deutlichen Vorschriften die Schuld an dem Vorfall tragen. Nur seinem starken Verantwortungsgefühl für das gute Funktionieren des Eisenbahndienstes ist es zuzuschreiben, daß sich das Personal immer wieder und unter oft äußerst schwierigen Umständen selbst — nota bene unter schwerer Strafbedrohung! — größere Anforderungen auferlegt, als Direktion und Regierung es praktisch tun können.

Beim passiven Widerstand führt das Personal genau aus, was das Reglement vorschreibt — nicht mehr und nicht weniger. Die Verantwortung für das Funktionieren des Dienstes weist es in solchen Zeiten jenen zu, die diese Reglements — nebenbei ohne jegliche Befragung des Dienstpersonals — zusammengestellt haben und die es zu alledem auch noch gegenüber den Forderungen des Personals an jeglichem Entgegenkommen fehlen lassen oder sogar noch durch Verschlechterung der bestehenden ohnehin unvollkommenen Arbeitsbedingungen zeigen, wie wenig sie die Unentbehrlichkeit des Personals für den Dienst zu schätzen wissen.

\* \* \*

Man hat die passive Resistenz im Vergleich zum Streik des öfteren als ein weniger ehrliches Kampfmittel bezeichnet. Wenn man auf diesen Gedankengang eingeht, drängen sich in diesem Zusammenhang aber auch Fragen anderer Art auf.

Als erste diese: Ist es dem Kapitalismus bei seinem Unterdrückungs- und Ausbeutungsgeschäft gegenüber den Millionen Arbeitenden jemals eingefallen, irgendeine Zurückhaltung bei der Anwendung seiner Mittel zu bekunden — um den Begriff der Loyalität hier überhaupt aus dem Spiel zu lassen? Hat der Kapitalismus, noch vor Anwendung dieses Kampfmittels,

sich jemals Gedanken über die Mittel gemacht, die ihm bei seiner Jagd nach Gewinn nützlich und profitabel erscheinen?

Oder etwa über die Folgen für die Arbeiterklasse, für alle jene, die, in aufreizendem Gegensatz zu dem Wohlleben der Müßiggänger und einer kleinen Gruppe von Unternehmern, trotz lebenslanger Arbeit für die besitzende Klasse mit Frau und Kindern ununterbrochen Sorgen und Entbehrungen ausgesetzt und dem geistigen und körperlichen Elend preisgegeben sind? Haben sich die Machthaber im kapitalistischen Regime über diese Dinge etwa den Kopf zerbrochen? Und sind sie selbst jemals besorgt gewesen um die Wahl ihrer Mittel?

Gewiß sollen wir uns auch Gegnern gegenüber, die auf einem tieferen Niveau stehen, hüten, auf dieses tiefere Niveau herabzusteigen. Bei der Anwendung der passiven Resistenz, die als Kampfmittel jedenfalls immer noch turmhoch über den skrupellosen Mitteln steht, deren sich der Kapitalismus gegenüber den Arbeitern bedient, ist dies auch keineswegs der Fall.

Der Unterschied der Methoden zeigt sich schon darin, daß auch bei Durchführung des passiven Widerstandes als erste Forderung die Sicherung des Menschenlebens gilt, gemäß unserer Auffassung, derzufolge das Menschenleben als höchstes Gut anzusehen ist. Wie steht es aber mit der Schätzung des Menschenlebens in dem von uns bekämpften kapitalistischen System?

Man denke nur an den kapitalistischen Krieg mit seinen Millionen Schlachtopfern und dem unsäglichen Jammer und Elend, die er im Gefolge hat.

Und welche Schätzung findet das Arbeiterleben selbst in normalen Zeitläuften seitens der besitzenden Klasse? Würden die Arbeiter nicht selbst für ihren Schutz sorgen, so hätten sie für den Unternehmer im Produktionsleben, in den Fabriken, im Bergwerk, auf Werften, auf der See, überall wo für den kapitalistischen Profit gearbeitet wird, einen geringeren Wert noch als ein Stück Vieh oder eine Maschine, deren Verlust oder Beschädigung dem Unternehmer im kapitalistischen Betrieb teurer zu stehen kommt als ein Menschenleben.

Und sehen wir andererseits nicht, wie der Kapitalismus die Gemüter der Arbeiter mit allen Mitteln zu vergiften trachtet, ihre Uneignigkeit schürt, um sie zu verhindern, sich in gemeinschaftlichem Kampfe gegen ihre Unterdrücker zur Wehr zu setzen und sie damit umso länger und bequemer ausbeuten zu können? Sollten wir da nicht auch moralisch berechtigt sein, das Kampfmittel der passiven Resistenz anzuwenden, um den Widerstand zu brechen, der sich unserem Streben auf etwas mehr Wohlfahrt und Glück für uns und die Unseren entgegenstellt?“



### Aussperrung in Nantes.

Auf Grund einer Forderung auf Lohnerhöhung haben die Unternehmer der Hafenbetriebe von Nantes eine Aussperrung eingeleitet, von der ungefähr 3000 Stauer betroffen werden.

Wir lenken die Aufmerksamkeit der Kameraden der übrigen Häfen auf diese Tatsache, um sie in die Lage zu versetzen, evtl. Maßnahmen zwecks Unterstützung der französischen Kameraden zu treffen.

Den Vorständen wurde in diesem Zusammenhang ein Zirkular zugesandt.

### Aus dem Ruhrgebiet.

Die französischen Besatzungsbehörden versuchen neuerdings die *Kraftwagenführer* des Ruhrgebietes in ihre Dienste zu pressen, nachdem die bei den Eisenbahnern in dieser Richtung unternommenen Versuche gescheitert sind. So wurde bekanntgegeben, daß alle Kraftwagenführer bis zum 15. April sich vom *französischen Generalkommando einen Führerschein* ausstellen lassen müssen, andernfalls ihnen die Wagen weggenommen werden sollen.

Wie die Eisenbahner, so werden auch die Kollegen Kraftwagenführer es ablehnen, unter dem Zwange der französischen und belgischen Bajonette zu arbeiten.

### Straßenbahner.

In fast allen Betrieben versuchen die Unternehmer, den Achtstundentag dadurch zu sabotieren, indem sie die sich im Straßenbahnbetriebe naturgemäß ergebenden Fahrpausen von der reinen Arbeitszeit in Abzug bringen wollen. Die Frage verdient die größte Aufmerksamkeit der Organisation. Gelänge es den Unternehmern, die Betriebspausen, die sich beispielsweise an den Endstationen stets ergeben, als sogenannte „Arbeitsbereitschaft“ tariflich festzulegen, dann wäre damit der Achtstundentag für das Fahrpersonal erledigt. Die Kollegen Straßenbahner wissen genau, was für sie auf dem Spiele steht und werden diesem Angriff auf den Achtstundentag entsprechend begegnen.

### Die Regelung des Kraftfahrwesens und die Überwachung der Ausbildung von Kraftwagenführern in Deutschland.

Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats nahm gegen den Einspruch des Reichsverkehrsministeriums mit großer Mehrheit einen von den *Arbeitnehmern* gestellten Antrag an, daß in die Verkehrsausschüsse zur Regelung des Kraftverkehrs und zur Überwachung der Ausbildung der Kraftfahrer, die bei den höheren Verwaltungsbehörden zu bilden sind, nur solche Arbeitnehmer berufen werden können, *die einer der drei großen Gewerkschaftsrichtungen angehören*. Dadurch ist es so gut wie sicher, daß in den oben erwähnten Ausschüssen als Vertreter der Arbeiterschaft nur Mitglieder der freien, sowie der christlichen Gewerkschaften, außer diesen nur noch Mitglieder der Hirsch-Dunckerschen Gewerkschaftsvereine tätig sein können.

### Internationaler Verband der deutsch-tschechischen Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter.

Der Jahresbericht 1922 dieses kleinen aber gesunden und gutorganisierten Verbandes läßt sich über die großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten aus, durch welche auch die Organisationsarbeit in der Tschechoslowakei erschwert wird.

So ist unter anderem das Speditionsgewerbe infolge des Rückganges des Waren- und abtransportes fast vollständig brachgelegt. Dasselbe Los trifft die Arbeiterschaft der Speditionsbetriebe, die auf die Transporte auf den Wasserstraßen angewiesen sind.

Die ungünstigen Valutaverhältnisse haben ihre Auswirkung geäußert auf die städtischen Bediensteten in den Badeorten, welche auch dem Verbands angeschlossene sind.

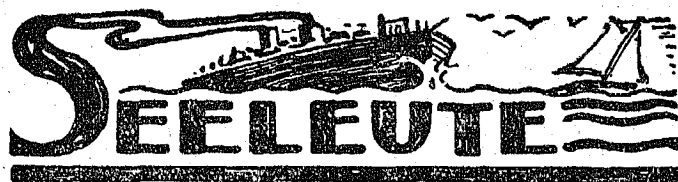
Diese Faktoren erklären den Rückgang der Mitgliederzahl um 801 auf 6211, worunter 1156 weibliche.

Unter dem Druck der schlechten Wirtschaftslage haben viele Mitglieder vergessen, daß sie angesichts der Bestrebungen der Unternehmer auf Verschlechterung der Arbeitsbedingungen gerade ihre Organisation stärken müssen.

Über die internationalen Beziehungen sagt der Bericht:

„Als Mitglied der Internationalen Transportarbeiter-Föderation verfolgen wir im engsten Einvernehmen mit dem Internationalen Transportarbeiter-Föderations-Sekretariat die Ausgestaltung der gewerkschaftlichen Gedanken der Mitglieder.“

Versuche, mit dem tschechischen Transportarbeiterverbände ein Gegenseitigkeitsverhältnis herbeizuführen, blieben erfolglos.



### Die Seeleute in der internationalen Arbeiterbewegung.

Unter diesem Titel erschien in der „Internationalen Presse-Korrespondenz“ vom 28. April d. J. ein Artikel eines gewissen A. J. Smolan, in dem dieser Freund der Menschheit u. a. folgendes zum besten gibt:

1. Daß die am 15. Mai in London stattfindende Internationale Seeleutekonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nicht viel zu bedeuten habe, da „im günstigsten Falle 40 000 Seeleute der unbedeutendsten Organisationen“ vertreten sein werden.

2. Daß die „International Seafarers' Federation“, „die von dem berüchtigten englischen Nationalisten Havelock Wilson geführte I. S. F., nicht ganz so unbedeutend“ ist.

3. Daß die „Rote Gewerkschaftsinternationale heute bald so viele Seeleute umfaßt, wie die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die Wilson-Internationale zusammen“.

4. Daß die der Roten Gewerkschaftsinternationale angeschlossenen Verbände folgende sind:

a) Russische Seemannsunion	55 000 Mitglieder
b) Chinesischer Schifffahrtsbund	50—60 000 Mitglieder
c) Deutscher Schifffahrtsbund	20 000 Mitglieder
d) Australische Seemanns-Union	11 000 Mitglieder
e) Unitarische Seemanns-Föderation Frankreichs	10 000 Mitglieder
f) Türkei	4 000 Mitglieder
g) Niederländische Federatie van Transportarbeiders	1 600 Mitglieder
h) Finnische Seemanns-Union	— Mitglieder

5. Daß hier noch hinzukommen „verschiedene mit der R. G. I. sympathisierende Organisationen, deren Anschluß aus formellen Gründen noch nicht vollzogen wurde, wie die Norwegische Matrosen- und Heizer-Union, sowie die Föderation der Seeleute und Hafnarbeiter Griechenlands, die etwa 8500 Mitglieder umfaßt“.

6. Daß „bei einer näheren Untersuchung jeder denkende Seemann erkennen muß, daß für ihn nur die R. G. I. in Frage kommen kann“.

7. Daß „die Internationale Transportarbeiter-Föderation neuerdings gewisse Anwandlungen zeigt, die Bahn des revolutionären Klassenkampfes zu betreten“, daß aber noch abgewartet werden muß, bis man wird sagen können, „daß sie die Traditionen ihrer reformistischen Vergangenheit abgestreift hat“.

8. Daß „sollte die Internationale Transportarbeiter-Föderation die Versprechungen der letzten Zeit rechtfertigen und tatsächlich dazu bereit sein, in einer Kampffront mit den der R. G. I. angeschlossenen Seeleuten zu kämpfen, wir uns ein Stück weiter unserem Ziele nähern“.

Wir haben nicht die Ehre, diesen Herrn Smolan zu kennen, und wir wissen nicht, ob er jemals etwas auf einem Schiff zu tun gehabt und schon einmal Seewasser gerochen hat. Eben-  
sowenig, was er jemals in der Seeleuteorganisation und für diese geleistet hat. Fest steht nur, daß er seinem Geschreibsel zufolge von den Verhältnissen in der Seeleutebewegung recht wenig weiß, vorausgesetzt, daß er nicht bewußt Unrichtigkeiten niederschreibt, was wir natürlich nicht annehmen.

1. Bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sind die meisten Seeleuteorganisationen der meisten der hierfür in Betracht kommenden Länder Europas angeschlossen und zwar:

<i>Belgien:</i> Belgischer Seeleuteverband (Sektion des Transportarbeiterverbandes)	3250
<i>Dänemark:</i> Dänischer Heizerverband	1500
<i>Deutschland:</i> Reichsabteilung Seeleute des „Deutschen Verkehrsbundes“	12 857
<i>Frankreich:</i> Seeleuteverband	10 000
<i>Großbritannien:</i> Vereinigter Seeleuteverband (angeschlossen beim Britischen Transportarbeiterverband)	12 000
<i>Holland:</i> Sektion der Seeleute des Zentralverbandes der Transportarbeiter	2150
<i>Irland:</i> Irischer Transportarbeiterverband (Abteilung Seeleute)	
<i>Italien:</i> Italienischer Seeleuteverband	
<i>Jugoslavien:</i> Seeleuteverband	4800
<i>Lettland:</i> Lettischer Seeleuteverband	1014
<i>Norwegen:</i> Norwegischer Heizer- und Matrosenverband Verband der Stewards	2000

2. Als „Internationale“ hat die Wilson-Internationale keine Bedeutung mehr. Einzig und allein Havelock Wilsons eigene Organisation „The National Sailors' and Firemen's, Cooks' and Stewards' Union“ ist eine Organisation von Bedeutung, die allerdings in diesem Augenblick nicht mehr als 90 000 Mitglieder zählt, wie Herr Smolan angibt. Sie selbst beziffert ihren Mitgliederstand nur mit 70 000, doch dürfte ihr derzeit kaum mehr als die Hälfte dieser Anzahl angehören.

3. Alle Ziffern, die Herr Smolan für die verschiedenen quasi der R. G. I. angeschlossenen Organisationen anführt, können wir nicht kontrollieren. Wohl aber ist uns bekannt, daß der „Deutsche Schifffahrtsbund“ nicht 20 000 Mitglieder zählt, sondern den offiziellen Angaben der I. P. K. Transport zufolge nur 16 000. Daß die Unitarische Seeleute-Föderation Frankreichs nicht 10 000 Mitglieder zählt, sondern bloß etwa 1000. Und daß schließlich die Niederländische Föderation der Transportarbeiter keine 1600 Seeleute aufzuweisen hat, sondern hochgezählt 200 bis 300!

Interessant wäre es ferner zu wissen, auf welchem Meere die russische Handelsflotte schwimmt, auf der die 55 000 Mitglieder der Russischen Seemanns-Union beschäftigt sind.

4. Daß die R. G. I. fast genau so viel Seeleute umfaßt, wie die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die Internationale Seeleute-Föderation zusammen, ist Bluff und Schwindel. Wäre dies der Fall, dann müßte es als Schicksal bezeichnet werden, daß die R. G. I. bis zu diesem Augenblick keine einzige Aktion für die Seeleute unternommen hat und noch weniger auf ein Resultat irgend einer Art verweisen kann.

5. Es ist möglich, daß es verschiedene Seeleuteorganisationen gibt, die mit der R. G. I. sympathisieren. Die Norwegische Matrosen- und Heizer-Union jedoch sicher nicht, da sie der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen ist und erst kürzlich dagegen protestiert hat, daß ihr Name unter ein Manifest der I. P. K. Transport gesetzt wurde, ohne daß vorher ihre Zustimmung eingeholt worden wäre. Außerdem gibt es eine Reihe von Organisationen, die mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sympathisieren, aber aus formellen Gründen noch nicht angeschlossen sind, die wir aber nicht in unserer Liste führen, zumal es sich die Internationale Transportarbeiter-Föderation zur Gewohnheit gemacht hat, sich von Aufschneidereien und Bluff frei zu halten.

6. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation zeigt nicht „neuerdings gewisse Anwendungen, um die Bahnen des revolutionären Klassenkampfes zu betreten“, da sie immer und gewiß vom Augenblicke ihrer Neugründung im April 1919 an nichts anderes getan hat als die Bahnen des revolutionären Klassenkampfes zu wandeln. Sie hat aus diesem Grunde denn auch keine Traditionen einer reformistischen Vergangenheit abzustreifen.

7. Falls die der R. G. I. resp. der I. P. K.-Transport angeschlossenen Seeleute tatsächlich bereit sind, in eine ehrliche Kampffront mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einzutreten, dann werden wir tatsächlich unserem Ziele ein Stück näher kommen.

8. Die Wahl, wohin er sich schlägt, zur R. G. I., zur I. S. F. oder zur I. T. F., kann tatsächlich jedem denkenden Seemann überlassen werden.

Am 23. Mai werden Vertreter der Exekutive der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit Vertretern der Allrussischen Verbände der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, zusammentreten, um über die Möglichkeit eines gemeinsamen Vorgehens gegen Reaktion, Faschismus und Kriegsgefahr zu beraten. Die Möglichkeit besteht, daß diese Besprechung zu einem günstigen Resultate führt, das für die Arbeiterklasse von großer Bedeutung werden kann.

Dazu ist aber nötig, daß Freunde wie Herr A. J. Smolan ihre Finger von der Sache lassen und keine unwahren und halb-  
wahren Behauptungen gegen die Internationale Transportarbeiter-Föderation in die Welt hinausschicken.