

MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

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

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM [HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 186SÜD

EPOSTFACH 9065
AMSTERDAM.

NUMMIER 11/12

AMSTERDAM, DEN 15. JUNI 1923

Inhalt: *Allgemeines:* Was not tut. — Bericht über die Berliner Konferenz. — Mit Fimmen. — Mitteilungen des Büros. — Italien. — Nichtangeschlossene Organisationen! — Der französische Militarismus gegen den Deutschen Eisenbahnverband. — *Eisenbahner:* Die Profitgier des französischen Eisenbahnkapitalismus. — Die Organisation des Obersten Eisenbahnrates in Frankreich. — Die belgischen Eisenbahner. — Die Lage der belgischen Eisenbahner. — Dänemark. — Der Kampf der jugoslawischen Eisenbahner. — Der Schweizerische Eisenbahnverband im Jahre 1922. — Die Organisation der norwegischen Eisenbahner 1922/23. — *Transportarbeiter:* Kurzer Streik im Hamburger Hafen. — Die Aussperrung in Nantes. — Die Arbeitszeit der Kohlenexportarbeiter von Südwales. — Sicherheitsbestimmungen für Docker. — Die Kraftwagenführer und der Deutsche Verkehrsbund. — *Seeleute:* Streik im deutschen Fischereibetrieb. — Verschmelzung des norwegischen Seeleute- und Heizerverbandes mit dem Transportarbeiterverband. — Neue Löhne in der Seeschifffahrt. — Lohnabbauversuche der Reeder in Deutschland. — Solidarität zwischen den Seeleuten und Hafenarbeitern.

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Was not tut.

Vom ersten Tage ihrer Neukonstituierung hat die Internationale Transportarbeiterföderation es als ihre Aufgabe betrachtet, nicht nur für die unmittelbaren wirtschaftlichen Interessen der Transportarbeiter aller Länder einzutreten, sondern ihr Trachten war auch — und nicht in letzter Linie — darauf gerichtet, die Kräfte der Transportarbeiter aller Länder gegen die Kriegsgefahr, gegen die Reaktion, gegen den Kapitalismus zu mobilisieren und die Verwirklichung der sozialistischen Gesellschaft vorzubereiten.

Auf ihren Kongressen in Kristiania, Genf und Wien hat die I. T. F. in unzweideutiger Weise ihren antikapitalistischen Standpunkt festgelegt, und nicht nur die angeschlossenen Organisationen, sondern auch die noch außerhalb ihren Reihen stehenden Transportarbeiter zum gemeinsamen Kampf gegen Krieg und Reaktion und zur Niederwerfung der kapitalistischen Gesellschaft aufgerufen. Und wo immer es möglich war, hat die I. T. F. bewiesen, daß sie bereit und willens ist, die papierernen Resolutionen in die Tat umzusetzen.

Als die ungarische Arbeiterklasse unter dem blutigen Horthy-Regime verfolgt, gemartert, geschändet und hingerichtet wurde, war es die I. T. F., waren es namentlich die Eisenbahner und Transportarbeiter Österreichs und der Tschechoslowakei, die den Boykott gegen Ungarn durchführten.

Und wieder war es die I. T. F., waren es die ihr angeschlossenen Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, die auf Geheiß der I. T. F. den Transport von Kriegsmaterial verhinderten und damit zu einem nicht unbedeutenden Teil dazu beitrugen, das Vorhaben der von der kapitalistischen und

imperialistischen Bourgeoisie aufgestachelten westeuropäischen Mächte, die russische Arbeiter- und Bauernrepublik mittels polnischer Truppen niederzuwerfen, zuschanden zu machen.

Und nochmals war es die I. T. F. die zu Beginn dieses Jahres, als ein neuer Krieg gegen Sowjetrußland nicht unwahrscheinlich schien, die Arbeiterklasse Europas warnte und ihre eigenen Mitglieder zu größter Wachsamkeit anrief, um, wenn nötig, gleichwie 1920 den Transport von Munition und anderem Kriegsmaterial zu verhindern und der Kriegsgefahr entgegenzuwirken.

Anläßlich dieses Aufrufes haben sich die russischen Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Seeleuteorganisationen an den Vorstand der I. T. F. gewandt mit dem Ersuchen, eine gemeinsame Besprechung abzuhalten, um zu untersuchen, ob und auf welche Weise in dem Kampfe gegen Krieg und Reaktion eine Zusammenarbeit zwischen der I. T. F. und den russischen Organisationen möglich gemacht werden könnte.

Das Exekutivkomitee der I. T. F., allzeit von dem Verlangen getragen, die Einheit im Transportarbeiterproletariat zu fördern — eine Einheit, die angesichts der Lage, in der sich die Arbeiter heute befinden, nötiger als je ist — hatte nicht nur keinerlei Bedenken, auf das Ersuchen der russischen Kameraden einzugehen, sondern sie ergriff gerne und ohne Zögern die Gelegenheit zu einer derartigen Besprechung.

Nach gepflogener Korrespondenz von beiden Seiten wurde diese Besprechung am 23. und 24. Mai in Berlin abgehalten. Es waren anwesend für das Exekutivkomitee der I. T. F. Robert Williams, J. Döring, M. Bidegay, Edo Fimmen und N. Nathans. Russischerseits waren anwesend für die Eisenbahner A. Andrejew, für die Transportarbeiter A. Sadowski, für die Seeleute G. Atschkanow und für den russischen Gewerkschaftsbund A. Losowsky.

Zwei Tage haben die Vertreter der I. T. F. mit den Delegierten der russischen Transportarbeiter-Organisationen beraten. Beide Parteien, die Russen ebenso wie wir selbst, waren davon überzeugt, daß eine Zusammenarbeit zwischen den Transportarbeitern aller Richtungen nötig ist, um der immer mächtiger anwachsenden Reaktion einen Damm entgegenzusetzen. Beide Parteien gaben auch mit allem Nachdruck der Meinung Ausdruck, daß, wenn zwischen Amsterdam und Moskau keine Einigung zustande kommt, die Reaktion beide Richtungen mit Verderben, wenn nicht mit Untergang bedroht.

Es war somit auch nicht eine plötzlich entbrannte Liebe füreinander, die die beiden Parteien bestimmte, sich zusammen an den Beratungstisch zu setzen und Beschlüsse zu fassen — wir veröffentlichen sie an anderer Stelle unseres Mitteilungsblattes — sondern die Erkenntnis, daß nur die Zusammenfassung aller Kräfte uns, d. h. die Arbeiterklasse, vor einer weiteren Schwächung und neuen Niederlagen bewahren können.

Seitens der Vertreter der I. T. F. wurde gleichwohl ausdrücklich erklärt, daß diese Beschlüsse nur einen provisorischen Charakter haben und ihn solange behalten, bis sie vom Vorstand der I. T. F. genehmigt sind.

Es wird in der Arbeiterklasse sicherlich nur Wenige geben, die den Kampf zwischen Amsterdam und Moskau und die Spaltung, die national und international besteht und die Arbeiterklasse gegenüber den Angriffen der reaktionären Bourgeoisie zur Ohnmacht verurteilt, nicht bedauern und nicht von Herzen wünschen würden, diesen Zwiespalt beendet zu sehen.

Wie in dem gemeinsamen Manifest gegen den Krieg betont wird, haben die Vertreter der I. T. F. und der russischen Organisationen selbst „fest entschlossen, die in der Transportarbeiterbewegung bestehenden Spaltungen zu überwinden, beseelt von dem Wunsche, im Interesse des Proletariats aller Länder eine starke einheitliche Macht zu formen“, die Unterhandlungen geführt und die provisorischen Beschlüsse gefaßt. Und wir erwarten denn auch, daß der Generalrat der I. T. F. und alle angeschlossenen Organisationen in diesem Geiste die Beschlüsse betrachten, ihnen ihre Sanktion erteilen und sie durchführen werden.

Jahre des Kampfes liegen hinter uns — eines Kampfes gegen die Bourgeoisie, aber leider auch eines Kampfes innerhalb der Arbeiterschaft selbst, dessen einziges Resultat war, daß die Arbeiterklasse das, was sie im ersten Anlauf nach dem Kriege errungen, wieder verloren hat, daß die Reaktion überall triumphiert und die revolutionäre Arbeiterbewegung mit Untergang und Vernichtung bedroht wird. Die Berliner Beschlüsse sollen einen Strich machen unter die Vergangenheit, um die Einheit des revolutionären Transportarbeiterproletariats vorzubereiten und zu realisieren.

Daß dies allsogleich möglich sein könnte, wird niemand glauben. Auch die Teilnehmer der Konferenz waren nicht so naiv. Wohl aber waren alle von der Notwendigkeit überzeugt, alle vom ernstesten, ehrlichen Willen durchdrungen, den ersten Schritt zu machen auf dem Wege zur Einheit, im Interesse der Transportarbeiter aller Länder, im Interesse des gesamten Weltproletariats.

Wir sprechen hier nicht nur den Wunsch, sondern die Hoffnung und sichere Erwartung aus, daß alle unsere Kameraden den Ernst der Zeiten begreifen und bereit sein werden, um das zu tun, was einzig die Arbeiterschaft vor einer weiteren Schwächung bewahren kann und gleichzeitig die wichtigste Vorbedingung ist für einen neuen Aufstieg und für die endliche Befreiung der Arbeiterklasse vom kapitalistischen Joch: Die Herstellung der Einheit unter den Transportarbeitern aller Länder auf revolutionärer Grundlage.

Edo Fimmen.

Mitteilung

Über die Konferenz der Vertreter der I. T. F. und der Allrussischen Verbände der Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute, in Vertretung aller auf dem Boden der R. G. I. stehenden Transportarbeiterverbände.

Die Konferenz fand am 23. und 24. Mai 1923 in Berlin statt. Sie wurde von den Vertretern der I. T. F. und der Russischen Transportarbeiterverbände als Ergebnis des vorangegangenen Schriftwechsels zwischen diesen Organisationen einberufen.

Zusammensetzung der Konferenz.

An der Konferenz nahmen teil von seiten der I. T. F.:

Robert Williams — Vorsitzender der I. T. F. (England),

Edo Fimmen — Generalsekretär der I. T. F. (Holland),

Joh. Döring — Vorstandsmitglied der I. T. F. (Deutschland),

Marcel Bidegaray — Vorstandsmitglied der I. T. F. (Frankreich),

N. Nathans — 2. Sekretär der I. T. F. (Holland);

von seiten der russischen Verbände:

A. Andrejew — Vorsitzender des Zentralkomitees des Allrussischen Verbandes der Eisenbahner,

A. Sadowski — Vorsitzender des Zentral-Komitees des Allrussischen Transportarbeiter-Verbandes,

G. Atschkanow — 2. Vorsitzender des Zentral-Komitees des Allrussischen Verbandes der Seeleute,

A. Losowski — Vertreter des Allrussischen Zentral-Rates der Gewerkschaftsverbände.

Eröffnung, Konstituierung und Tagesordnung.

Die Konferenz wurde am 23. Mai im Gebäude des Reichswirtschaftsrates eröffnet. Es fanden fünf gemeinsame Sitzungen und eine Reihe Kommissionssitzungen statt. Zum Vorsitzenden der Konferenz wurde Robert Williams und zu Sekretären N. Nathans und A. Sadowski gewählt. Verhandelt wurde über folgende Fragen:

1. Kampf gegen Krieg und Kriegsgefahr,
2. Kampf gegen den Faschismus,

3. Die Einheitsfront aller Transportarbeiter und ihrer Organisationen, sowohl der I. T. F. als auch der R. G. I.

4. Gründung eines Hilfsfonds für die Transportarbeiterverbände, die vom Faschismus verfolgt werden,

5. Verschmelzung der zersplitterten Verbände bzw. Wiederaufnahme der ausgeschlossenen Verbände und Gruppen in den einzelnen Ländern,

6. Einberufung und Organisierung eines internationalen Kongresses der Transportarbeiterverbände,

7. Aufruf an alle internationalen Berufssekretariate zur Bildung einer Einheitsfront der Arbeiterschaft.

Allgemeine Diskussion und Arbeit der Konferenz.

Die Konferenz wurde durch eine Ansprache des Vorsitzenden, Genossen Williams und durch Reden der Genossen Andrejew und Losowski eröffnet. In diesen Reden sowie auch in den Ausführungen der Genossen Fimmen, Döring, Bidegaray, usw. kam übereinstimmend die Anerkennung der unbedingten Notwendigkeit einer baldigen Herstellung der Einheitsfront aller Transportarbeiter zum Ausdruck. Die eingehende Diskussion diente zur gegenseitigen Information der aus den verschiedenen Ländern zusammenkommenden Transportarbeiterführer, vereinigte diese in gemeinsamer Beratung der brennenden Fragen der Transportarbeiterorganisation und beseitigte viele Mißverständnisse, die noch bestanden. In der Diskussion kam von allen Seiten der Wille zum Ausdruck, von Worten zur Tat überzugehen, um auf dem Wege zur Schaffung der Einheitsfront praktische Fortschritte zu machen. Als Ergebnis des gegenseitigen Gedankenaustausches wurden die Fragen, die zur Beratung gestellt werden sollten, vorgezeichnet. Es wurden Kommissionen gewählt, die mit der Ausarbeitung einzelner Fragen für die endgültige Beschlußfassung seitens der Konferenz beauftragt wurden.

Beschlüsse.

Als Resultat der intensiven Arbeit der Konferenz wurden die folgenden Beschlüsse über die brennenden, die Transportarbeiterverbände der verschiedenen Länder betreffenden Fragen angenommen:

1. Einen Aufruf zum Kampf gegen den Krieg im Namen der Konferenz zu erlassen.

2. Einen Aufruf zum Kampf gegen den Faschismus zu erlassen.

3. Ein gemeinsames paritätisches Aktionskomitee zu gründen, um die Einheitsfront der Transportarbeiter herzustellen und den Kampf gegen Krieg, Faschismus und Reaktion zu führen.

4. Eine Mitteilung über die Gründung dieses Aktionskomitees allen Transportarbeitern und Transportarbeiterorganisationen zugehen zu lassen.

5. Für das Aktionskomitee wird einstimmig das von der entsprechenden Kommission ausgearbeitete Programm, das Art und Weise sowie Mittel der Aktion gegen Faschismus und Kriegsgefahr festlegt, angenommen. Dieses Aktionsprogramm wird von der Delegation der I. T. F. der Exekutive der I. T. F. zur Bestätigung vorgelegt.

6. Einen materiellen Hilfsfonds für die vom Faschismus verfolgten Transportarbeiterverbände zu bilden, insbesondere um die italienischen Transportarbeiterverbände zu unterstützen und wieder aufzurichten.

7. Im Herbst dieses Jahres einen internationalen Kongreß der Transportarbeiterverbände aller Länder und Richtungen zwecks Herstellung der Einheitsfront einzuberufen. Das Aktionskomitee wird beauftragt, die notwendigen Maßnahmen zur Organisierung dieses Kongresses zu treffen.

8. In einer Resolution die Notwendigkeit der Einheitsfront der Transportarbeiter festzulegen.

Schluß und Resultate der Konferenz.

Die Konferenz wurde eröffnet, durchgeführt und geschlossen unter der Losung der gemeinsamen kameradschaftlichen Arbeit und des bewußten Willens zur Einheit der Aktion aller Transportarbeiter. Weniger Reden und mehr Taten auf dem Wege zur wirklichen Einheit aller Transportarbeiter war die Tendenz. Die gespannte politische Atmosphäre unter dem Druck der drohenden Kriegsgefahr und der Offensive des Kapitals vereinigte alle Teilnehmer der Konferenz in dem Bestreben, die brennenden Fragen zu lösen. Geschlossen wurden die Verhandlungen durch Reden der Genossen Williams, Fimmen und Losowski, die ihrer Befriedigung mit den Arbeiten und Beschlüssen der Konferenz Ausdruck gaben und auf ihre besondere Bedeutung nicht nur für die Transportarbeiter, sondern für die Gewerkschaftsbewegung der ganzen Welt hinwiesen.

Die Sekretäre der Konferenz:

N. Nathans.

A. Sadowski.

Gegen den Krieg!

An die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder!

Kameraden!

Das feierliche Versprechen der kapitalistischen Regierungen, daß der große Weltkrieg, der kaum hinter uns liegt, der letzte aller Kriege sein würde, war ein schändlicher Betrug.

Keinen Augenblick hat die Bourgeoisie selbst an die Wahrheit dieses Versprechens geglaubt. Es war nichts weiter als eine der trügerischen Losungen, die sie nötig hatte, um Millionen von Proletariern aufeinander zu hetzen, sich gegenseitig zu morden, statt im gemeinsamen Kampfe ihren einzigen Feind, den internationalen Kapitalismus, niederzuringen.

Von dem versprochenen Frieden sind wir weiter entfernt als je.

Der Kapitalismus ist macht- und beutegieriger als je aus dem Kriege hervorgegangen.

Überall in der Welt stoßen die kapitalistischen Interessen aufeinander.

Überall häuft sich der Zündstoff für neue blutige Konflikte zwischen den kapitalistischen Staaten untereinander, aber ganz besonders zwischen ihnen auf der einen und der russischen Arbeiter- und Bauern-Republik auf der anderen Seite.

Die Besetzung des Ruhrgebietes durch französische und belgische Truppen, die Reise des Marschalls Foch in die Länder der sogenannten Kleinen Entente, die Note Curzons an die russische Regierung, die Bestrebungen der Lausanner Konferenz, das türkische Volk zu versklaven — das alles sind drohende Anzeichen für den Vorsatz der imperialistischen Regierungen, die Welt in ein neues Blutbad zu stürzen.

Noch immer erweckt das neue Rußland Haß und Abscheu in der ganzen konservativen und reaktionären Welt. Das Riesereich mit all seinen unermeßlichen Reichtümern der ungestörten kapitalistischen Ausbeutung wieder zu erschließen, ist noch immer das feurig gehegte Ideal der besitzenden Klassen aller Länder. Seine gegenwärtige Staatsform, d. h. die Herr-

schaft der Arbeiter und Bauern, zu vernichten, ist und bleibt offen oder geheim der sehnlichste Wunsch aller Feinde des um seine Befreiung kämpfenden Proletariats.

Die Arbeiterklasse aller Länder wünscht den Frieden. Sie hat in den kapitalistischen Kriegen nichts zu gewinnen und alles zu verlieren. Wie immer der Krieg auch ausgehen mag, der Kapitalismus ist stets der Gewinner, der Verlierer ist das internationale Proletariat. Ein Krieg der vereinigten kapitalistischen Staaten gegen Sowjetrußland würde unabwendbar einen neuen Weltkrieg bedeuten. Der Sturz der Arbeiter- und Bauern-Republik wäre der schwerste Schlag, der das internationale Proletariat treffen könnte. Denn welches auch die Differenzen sein mögen, die das Proletariat noch international, theoretisch und organisatorisch trennen, eins ist sicher: Sowjetrußland ist der letzte Damm gegen die in allen Ländern anschwellende Reaktion, die droht, die revolutionäre Arbeiterschaft zu verschlingen.

Kameraden!

Überzeugt, daß die Arbeiterschaft aller Länder nur dann der drohenden Kriegsgefahr und der überall anwachsenden Reaktion Widerstand leisten kann, wenn die stärkste Einheitsfront gebildet wird, haben Vertreter der I. T. F. und Vertreter der russischen Verbände der Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute, bevollmächtigt von allen auf dem Boden der R. G. I. stehenden Transportarbeiterorganisationen, in einer Konferenz, die am 23. und 24. Mai in Berlin stattfand, die Gründung eines gemeinsamen Komitees gegen Krieg und Faschismus beschlossen.

Selbst fest entschlossen, die in der Transportarbeiterbewegung bestehenden Spaltungen zu überwinden, beseelt von dem Wunsche, im Interesse des Proletariats aller Länder eine starke einheitliche Macht zu formen, wenden sich die Vertreter der I. T. F. und der Allrussischen Transportarbeiter-Verbände an die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder und aller Richtungen mit der Aufforderung, ihrem Beispiel zu

folgen und zu gemeinsamer Aktion gegen Krieg und Reaktion zu schreiten.

Kameraden, Transportarbeiter, Eisenbahner, Seeleute, tut Eure Pflicht! Geht den Arbeitern der anderen Berufe voran!

Seid wachsam!

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

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

Hoch die Einheitsfront der Transportarbeiter aller Länder!
Für die Delegation der Internationalen Transportarbeiter-Föderation:

Robert Williams, Vorsitzender. *Edo Fimmen*, Sekretär.

Für die Delegation der Allrussischen Verbände der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, bevollmächtigt von allen auf dem Boden der R. G. I. stehenden Transportarbeiterverbänden:
A. Andrejew. G. Atschkanow. A. Sadowski. A. Losowski.

Gegen den Faschismus!

An die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder!

Kameraden!

Die am 23. und 24. Mai 1923 in Berlin zu einer Konferenz zusammengetretenen Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der Allrussischen Eisenbahner-, Seeleute- und Transportarbeiterverbände — und die letzteren bevollmächtigt auch von allen übrigen auf dem Boden der Roten Gewerkschaftsinternationale stehenden Transportarbeiter-Organisationen — weisen nachdrücklichst auf die schweren Gefahren hin, die den Transportarbeitern, wie auch der gesamten Arbeiterbewegung von dem Faschismus und der Reaktion drohen.

In Italien werden unter der faschistischen Diktatur Gewerkschaften gewaltsam aufgelöst, Gewerkschaftskassen beschlagnahmt, Gewerkschaftshäuser zerstört, die Arbeiterpresse unterdrückt und Mitglieder und Führer der Arbeiterorganisationen verhaftet. Alle Arbeiterorganisationen, die den Kapitalismus bekämpfen, sind den schwersten Verfolgungen ausgesetzt.

In Jugoslawien, in Ungarn, Spanien und Bayern, wie auch im übrigen Europa, wächst von Tag zu Tag die Gefahr, die der Arbeiterbewegung von der militärisch organisierten Reaktion droht. Der durch Krieg und bewaffneten Frieden in seinen Grundfesten erschütterte Kapitalismus schreckt in seiner Verteidigung vor keiner Barbarei zurück. Der Weiße Terror in Ungarn, die faschistische Tyrannei in Italien, die Mobilisierung der besonderen Ordnungspolizei in England, stellen eine planmäßige Offensive des Kapitals gegen das Proletariat dar.

Der Faschismus bildet seine Stoßtruppe aus der militärisch erzogenen bürgerlichen Jugend, aus weißgardistischen russischen Emigranten, aus dem verarmten und verzweifelten Mittelstand, und sogar auch aus rückständigen Arbeiterschichten. Diese Stoßtruppe der Bourgeoisie werden als Werkzeug für den Streikbruch und für die Terrorisierung der kämpfenden Arbeitermassen verwendet.

Die Transportarbeiter aller Länder müssen sich gegen diese von Faschismus und Reaktion drohenden Gefahren durch planmäßige Gegenmaßnahmen und Zusammenschluß sowohl untereinander, wie auch mit der organisierten Arbeiterschaft der anderen Berufe zur Wehr setzen.

Da die Einheit der Gewerkschaftsbewegung die Vorbedingung ist, um den Widerstand des Faschismus brechen zu können, hat die zwischen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und den Allrussischen Transportarbeiterverbänden in Berlin stattgefundene Konferenz beschlossen, mit allem Nachdruck für die Herstellung der Einheitsfront des Proletariats zu wirken. Die Konferenz richtet sowohl an die Transportarbeiter, wie auch an die gesamte Arbeiterschaft aller Länder und Berufe die Aufforderung, den Bruderstreit zu beenden, die Einheit der Gewerkschaftsbewegung herzustellen, und so den ersten Schritt zum planmäßigen und rücksichtslosen Kampf gegen den Faschismus und die Weltreaktion zu unternehmen.

Die Gefahr ist groß. Der Faschismus wird mehr und mehr zu einer der fürchtbarsten Waffen der Bourgeoisie im Kampfe gegen das Proletariat. Gegen diese Bewegung gilt es, sofort alle Kräfte zu mobilisieren. Sonst ist es zu spät, und die Macht

des Faschismus wird die Kräfte des organisierten Proletariats auf lange Zeit hinaus übersteigen. Die größte Entschlossenheit in der Abwehr des bewaffneten Klassenfeindes ist nötig.

Transportarbeiter aller Länder!

Die Macht und Bedeutung Eurer Organisation ist groß. Groß ist daher auch die Verantwortung, die auf Euch liegt. Durch entschlossenen Kampf gilt es daher, Euch selber und das gesamte Weltproletariat zum Siege zu führen. In dem Kampfe gegen den Faschismus und die Reaktion habt Ihr ein entscheidendes Wort zu sprechen.

Transportarbeiter! Kameraden!

Unsere Konferenz, die für die gesamte Arbeiterbewegung eine große Bedeutung hat, hat wichtige Beschlüsse gefaßt. An Euch liegt es nun, diese Beschlüsse auch in die Tat umzusetzen.

1. Eine unermüdliche und systematische Propaganda in der Presse und durch Versammlungen unter den Arbeitermassen zu entfalten, um sie über den Charakter des Faschismus als Klassenwaffe der Bourgeoisie aufzuklären.

2. Alle gegebenen Möglichkeiten, auch die Parlamentstribüne, zum Kampfe gegen den Faschismus auszunutzen.

3. Der direkten Aktion der Faschisten die direkte Aktion der Arbeiterschaft, dem bewaffneten Angriff der Faschisten die bewaffnete Abwehr des Proletariats entgegenzusetzen.

4. Die Überwachung der Bewegung der faschistischen Banden und des Munitionstransports durch besondere Kontrollkommissionen an den Eisenbahnknotenpunkten und großen Hafenplätzen planmäßig zu organisieren.

5. Mit allen in Frage kommenden Arbeiterorganisationen (Gewerkschaften, politischen Parteien, Genossenschaften usw.) zu diesem Zweck die Verbindung herzustellen.

6. Besondere Aufmerksamkeit der Aufklärungsarbeit unter den zurückgebliebenen unorganisierten Schichten der Transportarbeiter zu widmen, um zu verhindern, daß diese von den Faschisten als Werkzeuge gegen ihre eigenen Klassenbrüder benutzt werden können. Diese Aufklärungsarbeit ist auch innerhalb der faschistischen Gewerkschaften selbst zu leisten, damit ihre proletarischen Elemente zum Klassenkampf zurückgeführt werden.

Transportarbeiter! Kameraden!

Sorgt für die Durchführung dieser Beschlüsse!

Nieder mit dem Faschismus!

Nieder mit der Reaktion!

Nieder mit dem Kapitalismus!

Hoch die Einheitsfront der Transportarbeiter aller Länder!

Für die Delegation der Internationalen Transportarbeiter-Föderation:

Robert Williams, Vorsitzender,

Edo Fimmen, Sekretär.

Für die Delegation der Allrussischen Verbände der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, bevollmächtigt von allen auf dem Boden der R. G. I. stehenden Transportarbeiterverbänden:

A. Andrejew, G. Atschkanow, A. Sadowski, A. Losowski.

Resolution

Über die einheitliche Aktion der Transportarbeiter.

In immer schnellerem Tempo verschlechtert sich die Lage des Weltproletariats. Die immer ausgedehntere Besetzung deutschen Gebietes durch französische und belgische Truppen, die katastrophalen Wirkungen des Versailler Friedensvertrages, die Abhängigkeit der Länder der Kleinen Entente von den westeuropäischen Kapitalisten und Regierungen, infolge derer Polen, Rumänien, Jugoslawien und die Tschechoslowakei nichts weiter sind, als gefügte Werkzeuge der imperialistischen Großstaaten, die stetig anwachsende Reaktion, die Vernichtung der Arbeiterorganisationen durch den Faschismus in Italien, die Verfolgungen der Arbeiterbewegung in Jugoslawien, Rumänien, Finnland, Spanien und anderen Ländern und vor allem die Verschwörung der reaktionären Regierungen zum Sturze Sowjetrußlands drohen dem Proletariat mit vollständiger Verelendung und Versklavung.

Büro und Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, beauftragt von den Kongressen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, sowie die Allrussischen Verbände der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, ihrerseits beauftragt vom Allrussischen Gewerkschaftsbunde und von allen auf dem Boden der Roten Gewerkschaftsinternationale stehenden Transportarbeiterverbänden, betrachten es als ihre ernste Aufgabe, die Einheit der Transportarbeiter in allen Ländern herbeizuführen, ganz besonders in denjenigen, wo die Bewegung gespalten ist, und in Zukunft Ausschlüsse sowie die Schaffung neuer Parallelorganisationen zu verhindern.

In Ausführung dieser Aufträge haben die Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit den Vertretern der russischen Transportarbeiterverbände, bevollmächtigt von allen auf dem Boden der R. G. I. stehenden Transportarbeiterorganisationen, am 23. und 24. Mai in Berlin Besprechungen abgehalten, um in gegenseitigem Einvernehmen das gemeinsame Ziel zu verwirklichen.

Die Konferenz, auf der die Internationale Transportarbeiter-Föderation vertreten war durch Robert Williams, Vorsitzenden,

Johann Döring, Vizevorsitzenden, M. Bidegaray, Edo Fimmen, Generalsekretär und N. Nathans, Zweiter Sekretär, die russischen Eisenbahner-, Transportarbeiter- und Seeleuteverbände durch A. Andrejew, A. Sadowski, G. Atschkanow; sowie der Allrussische Gewerkschaftsbund durch A. Losowski, nahm eine Reihe von Beschlüssen an, deren Durchführung beiderseits den beteiligten Organisationen auf das Nachdrücklichste empfohlen wird.

1. Ein paritätisches internationales Aktionskomitee zu gründen, dessen Aufgabe es sein wird, den Kampf der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder und Richtungen gegen Militarismus, Kriegsgefahr und Faschismus zu propagieren, zu organisieren und durchzuführen.

2. Eine ständige Kontrolle aller Munitionstransporte, in erster Linie durch Schaffung von Kontrollstellen an den Produktionsstätten, den wichtigsten Häfen, Eisenbahnknotenpunkten und Grenzstationen, zu organisieren.

3. Einen Weltkongreß der Transportarbeiter aller Länder und Richtungen zur Schaffung der einheitlichen Kampfesfront und Vorbereitung der Herstellung der einheitlichen nationalen und internationalen Organisation einzuberufen.

4. Die nötigen Maßnahmen zur gemeinsamen Unterstützung der durch den Faschismus verfolgten Transportarbeiter aller Länder zu treffen, insbesondere durch Schaffung eines gemeinsamen Fonds.

Die Konferenz sprach die Zuversicht aus, daß es nicht nur gelingen werde, die Einheit aller Transportarbeiter in absehbarer Zeit zu verwirklichen und ihren gemeinsamen Kampf gegen Militarismus, Kriegsgefahr und Faschismus wirksam durchzuführen, sondern daß auch die anderen internationalen Berufssekretariate die im Interesse der Gesamtpolitik notwendige Einheit in ähnlicher Weise schaffen werden.

Mit Fimmen.

„Die Arbeiterklasse schläft“, schrieb Edo Fimmen in seinem am 1. Februar 1923 im Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erschienenen Artikel „Schwarzer Januar“.

Die Moskowiter ergingen sich darauf in neuen Beleidigungen und Verleumdungen gegen die Führer des Internationalen Gewerkschaftsbundes, sie stellten Fimmen und Jouhaux einander gegenüber; innerhalb unserer eigenen Bewegung haben einige Kameraden die große Freiheit, die sich der Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation genommen hat, lebhaft bedauert.

„Die Arbeiterklasse schläft“, hat Fimmen ausgerufen, und der Meister Anatole France hat in einer Rede, die Ploch vor dem zum Gedächtnis des unsterblichen Jean Jaurès errichteten Denkmals verlas, ausgerufen: „Was für ein Volk sind wir? In welchem trägen Schlaf sind wir verfallen?“

Jawohl, die Arbeiterklasse schläft, nachdem sie sich während 52 Monaten die Lügenrezepte ihrer beutelüsternten und blutrünstigen Regierungen zu eigen gemacht hat, sie schläft, weil sie auf den Schlachtfeldern zu Wasser und zu Lande Millionen der ihrigen gelassen hat, weil sie körperlich und seelisch verarmt, weil ihr sittlicher Wert gesunken ist.

Sie schläft, weil während des entsetzlichen Blutbades ihre Angehörigen, sichergestellt vor dem Tode auf dem Schlachtfelde, nicht der Verführung Widerstand zu leisten vermochten, aus der

Fabrikation und dem Transport von Munition und zu Kriegszwecken bestimmten Mordgeräten ihren Vorteil zu ziehen, indem sie auf hohe Löhne Anspruch erhoben, die fast zu den ungerechtfertigten Gewinnen ihrer Arbeitgeber im gleichen Verhältnis standen.

Sie schläft, ermüdet und gesättigt, am Grabe der Hoffnungen und Ziele, nach denen sie strebte; weder die tendenziösen, gehaltlosen Reden, noch die Großsprecherei der Moskowiter, noch unsere eigene, sentimental eingestellte Politik werden sie aufrütteln.

Nur der Aufruf zu einer deutlich vorgezeichneten Aktion, die durch ein kurzes, klares und genau ausgearbeitetes, sich nur auf wirtschaftliche Fragen und Ziele beschränkendes Programm festgelegt wird, deren Verwirklichung im Bereiche der Möglichkeit liegt, wird die Arbeiterklasse aus ihrem Schlafe erwecken. Auf dieses Programm muß das Ziel nach *einheitlichem Vorgehen* gesetzt werden, das mit rückhaltloser Offenheit, ehrlich und mit strengster Zucht erstrebt wird und den Stütz- und Ausgangspunkt unserer sämtlichen Handlungen bildet.

So denkt Fimmen. Ich stimme ganz und gar mit ihm überein!

Was nützen die Hetzrufe Monattes und seiner „Humanité“, die Zurückhaltung Bidegarays, die Erklärungen Renards und die Bemerkungen des Internationalen Gewerkschaftsbundes!

Fimmen, der Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat, wie ich meine, die Pflicht, rückhaltlos das auszusprechen, was er von der Arbeiterbewegung der Welt

hält. Wenn er dies, sei es auch in der derben Art seines Temperaments, im Rahmen einer schrankenlosen, reinen Wahrheit tut, so hat er weder die überschwenglichen Lobeserhebungen und Schmeicheleien der einen, noch die offene oder versteckte Kritik anderer, die eigenen Interessen dienen, entgegenzunehmen, noch sich durch die Tatsache beeinträchtigen zu lassen, daß er auch Sekretär des Internationalen Gewerkschaftsbundes ist, vorausgesetzt, daß seine Handlungen nicht die Satzungen verletzen, ganz abgesehen von der besonderen Politik dieser Körperschaft.

Fimmen hat gut daran getan, der Einladung, die die allrussische Organisation der Transportarbeiter an ihn ergehen ließ, Folge zu leisten. Er hofft, den Aufbruch der Arbeiterklasse noch zu erleben und versucht, dazu anzuspornen und ihn zuwege zu bringen. Ich habe am 16. und 17. Mai seinen Plan und sein Programm gutgeheißen. Ich stimme der grundsätzlichen Vereinbarung, die die beiden Organisationen unter sich getroffen haben, zu, weil sie die Möglichkeit eines gemeinsamen, geschlossenen Vorgehens der Arbeiterbewegung im Falle einer Aktion, die sich als sehr notwendig erweisen würde, eröffnet.

Ich sage dies nicht etwa, um den demagogischen Federfuchsern der „Humanité“ zu gefallen, noch weniger, weil ich glaube, daß nun die Metallarbeiter Renards instande seien, die Herstellung von Munition für Kriegsbedarf zu verweigern, oder Bidegaray zu ärgern und Oudegeest leid zu tun, sondern einzig und allein, um meinem Wunsche auf eine von den Arbeitern gemeinsam unternommene internationale Aktion innerhalb einer wiederhergestellten Einheitsfront und einer geläuterten und neu gebildeten Gewerkschaftsbewegung Nachdruck zu verleihen.

Ich stehe Fimmen bei, der ich von 1902 bis 1905 dank meiner opferfreudigen und mutigen Seeleute, Tonnen von Zeitungen und Broschüren, die das Material zu den Vorbereitungen für die Kundgebung vom Dezember 1905 in Petrograd und die Revolution vom Jahre 1917 lieferte; der ich mit denselben Kameraden die Hoffnungen der der russischen Revolution feindlich gegenüberstehenden Regierungen zunichte machte und den überseeischen Transport von Munition für den Kriegsbedarf verhinderte, die durch Eisenbahner und Transportarbeiter transportiert wurde, und die jederzeit bereit sind, das zu wiederholen.

Ist das nicht die beste Art, um meine verbündeten Kameraden eines Besseren zu belehren und ihnen zu zeigen, daß wir nicht diejenigen sind, die sie mit dem Beiwort „Reformisten“ und „Sozialverräter“ kennzeichneten, die sie für „gelb“ erklärten, und daß wir ferner nicht diejenigen sind, denen Sinowjew und seine Anhänger verschiedene andere Eigenschaften beilegen.

Ich stelle mich rückhaltlos hinter Fimmen in seinem Bestreben, die Arbeiterklasse aufzurütteln und zu vereinigen, um sie, mit der Waffe in der Hand, der finanziellen, kapitalistischen, und politischen Reaktion einerseits gegenüberzustellen, andererseits allen denjenigen, die einer vorübergehenden, beschränkten und tendenziösen Einheitsfront das Wort reden, in der Hoffnung, sie alsdann zugunsten irgend einer politischen Sekte oder irgend eines trügerischen Dogmas auszuschlachten.

A. Rivelli.

Mitteilungen des Büros.

Unser Mitteilungsblatt.

Wegen der Verlegung unserer Büroräume wird die Nummer vom 1. Juni d. J. zusammen mit derjenigen vom 15. Juni erscheinen.

* * *

Unser neues Gebäude.

Die I. T. F. ist nunmehr in dem von ihr gekauften Gebäude, *Vondelstraat 61, Amsterdam*, untergebracht.

Unsere Adresse bleibt für Postsendungen *unverändert*. Sie lautet nach wie vor:

I. T. F., Postfach 996.

Telegramm-Adresse: *Intransfe Amsterdam*.

* * *

Der Seeleutekongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Der Kongreß der Abteilung Seeleute der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der am 15. und 16. Mai ds. Js. in London stattfand, nahm einen erfolgreichen Verlauf. Es waren Vertreter der Seeleute Großbritanniens, Belgiens, Frankreichs, Deutschlands, Dänemarks, Hollands und Norwegens anwesend.

In der nächsten Nummer unseres Mitteilungsblattes wird ein vollständiger Bericht über den Kongreß erscheinen. Die gefaßten Resolutionen werden an die angeschlossenen Organisationen versandt. Für heute wollen wir nur mitteilen, daß ein Programm über allgemeine Ziele aufgestellt und über die zur Erreichung dieser Ziele zu treffenden Maßnahmen diskutiert wurde. Ferner ist die Abteilung Seeleute eine vollendete Tatsache geworden. Bis zur *endgültigen* Ernennung eines Sekretärs, die noch in diesem Jahre durch einen zweiten Kongreß erfolgt, wird *Robert Williams* dessen Geschäfte vorläufig übernehmen.

Über den Faschismus und die drohende Kriegsgefahr fand eine lebhafte Debatte statt.

* * *

Die Broschüre über Wesen, Ziel und Streben der I. T. F.

Die neue Broschüre der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat großen Anklang gefunden. Sie ist nicht nur geeignet, die Tätigkeit der Internationale den nicht angeschlossenen Organisationen zu erläutern, sie ist auch ein gutes Aufklärungsmittel für die Mitglieder der angeschlossenen Organisationen in bezug auf die zu leistende Arbeit. Für letzteren Zweck haben wir bereits von nachstehenden Organisationen Nachbestellungen erhalten, und zwar:

vom Niederländischen Verband der Eisenbahner und Straßenbahner	5000 Exemplare
vom Niederländischen Zentralverband der Transportarbeiter	1000 Exemplare
vom Deutschen Verkehrsbund	10 000 Exemplare
von der französischen Eisenbahner-Föderation (für Ausschlußmitglieder)	50 Exemplare
vom Deutschen Eisenbahnverband in der Tschechoslowakei	3000 Exemplare
vom Norwegischen Transportarbeiterverband	100 Exemplare

Wie bereits bekanntgegeben, wurde die Broschüre in französischer, deutscher, englischer, spanischer, schwedischer und holländischer Sprache veröffentlicht.

Etwaige weitere Bestellungen wollen uns *sa schnell als möglich* aufgegeben werden.

* * *

Kommende Kongresse.

Schweizerischer Eisenbahner-Verband in Bern, am 23. und 24. Juni.

Italien.

Der faszistische Angriff auf die Transportarbeiter.

Diejenigen, die es sich in Italien zur Aufgabe gemacht haben, nach und nach die Löhne der Arbeiter herabzudrücken und die Arbeiterorganisationen zu zerstören, können nunmehr befriedigt sein: ihr Ziel ist erreicht.

Wie gesagt, geschah dies allmählich; die Angriffe wurden zunächst gegen die Landarbeiter, dann gegen die Industriearbeiter und in letzter Linie gegen die im Transportgewerbe beschäftigten Berufszweige unternommen.

Die italienischen Agrarier und Industriellen brachten jedes Opfer und schreckten vor keinem Mittel zurück. Sie sind die Urheber der bekannten Maitage 1915, wo sie sich als „Intervenienten“ ausgaben, und heute nennen sie sich „Faschisten“ und unterstützen die jetzige Regierung. In diesem Bestreben gelang es den Agrariern und Industriellen nicht nur, die Sekretariate der Gewerkschaften zu zerstören, sondern auch die gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeiter zu zersplittern.

Das Ergebnis dieses unseligen, reaktionären Verhaltens ermunterte die Unternehmer der Nebenbahnen sowohl wie der Straßenbahnen, sich der anti-proletarischen Bewegung, die bereits über die Bauern und Arbeiter triumphierte, anzuschließen, um ihrerseits die in schweren wirtschaftlichen Kämpfen gemachten Errungenschaften des im gesamten Transportgewerbe beschäftigten Personals, einschließlich der Elektrotechniker, zunichte zu machen.

Es ist aber auch andererseits wohlbekannt, welch vernichtender Schlag den Hauptteilen der italienischen Eisenbahnen durch deren Überführung in den Privatbesitz versetzt wurde.

Das Vorgehen gegen die Transportarbeiter war nicht nur auf diese Kategorien beschränkt, sondern man wollte sich gegen alle Berufsgattungen wenden. Von der Auflösung der Feuerwehrkorps ging man zu einer feindseligen Haltung gegen die Organisationen der Hafentarbeiter, der Straßenbahner, der Eisenbahner und schließlich der Elektrotechniker über.

* * *

Landesverband der Hafentarbeiter.

Die gewerkschaftliche Tätigkeit des obigen Verbandes ist an der adriatischen Küste, von Venedig bis Brindisi, fast vollständig unterbunden.

Die Faschisten haben an einigen Orten schwache gewerkschaftliche Organisationen gebildet, während andererseits uns früher angeschlossene und jetzt zersplitterte Gewerkschaften sich gleichgültig verhalten.

Die Hafentarbeiter, die in den von der faschistischen Organisation erzwungenen Übertritt gewilligt haben, sind hauptsächlich in den Häfen von Neapel, Civitavecchia, Ancona, Brindisi, Genua, Tarante und Spezia beschäftigt. Wir glaubten ursprünglich, daß bei diesen Gewerkschaften die faschistische Strömung nicht vorherrschend sei, weil sich an der Küste des Mittelmeeres der größte Verkehr abwickelt. Doch in dieser Hinsicht hatten wir uns getäuscht.

Die faschistischen Organisationen haben mit einer beispiellosen Leichtigkeit und Einfachheit den geringen Widerstand der Arbeiter an der adriatischen Küste zu überwinden und die Haupthäfen des Mittelmeeres zu erobern verstanden. Genua, Neapel, Civitavecchia und Tarante sind auf Gnade und Ungnade den in den Diensten der Kapitalisten und Großindustriellen stehenden verächtlichen Elementen ausgeliefert. Die wirtschaftliche Organisation der Hafentarbeiter liegt sozusagen zerschmettert am Boden.

* * *

Gewerkschaftsbund der Seeleute.

Manchmal nennt man ihn auch die Organisation der „Seefahrer“ im bildlichen Sinne des Wortes. Die durch das Bundessekretariat unmittelbar nach dem Kriege und seit dem Regierungsantritt des Faschismus vollzogene Tätigkeit hat zur Genüge bewiesen, daß die maßgebenden Leute den an sie gestellten Aufgaben in politischer wie in gewerkschaftlicher Hinsicht keineswegs gewachsen sind.

Ich will in kurzen Umrissen, ohne mich bei unwesentlichen Dingen aufzuhalten, es dem Leser ermöglichen, sich selbst ein Urteil zu bilden, ob die von mir aufgestellte Behauptung stichhaltig ist oder nicht.

Die Föderation harmonisierte sowohl mit der sozialistischen wie mit der anarchistischen Partei, liebäugelte mit d'Annunzio und wurde schließlich faschistenfreundlich, was sie heute noch ist.

Sie gewährte der sozialistischen Partei, die nach dem Kriege die einzige einigermaßen bedeutende Partei war, größere finanzielle Unterstützung und sie rief wiederum die Hilfe dieser Partei an, als es sich darum handelte, die Frage betr. dem der Föderation gehörenden russischen Schiffe, das durch die Genossenschaft „Garibaldi“ beschlagnahmt wurde, zu lösen.

Die Organisation wurde anarchistisch, indem sie diese Partei geldlich unterstützte, um damit deren Vorsitzenden, Errico Malatesta, der in London inhaftiert war, zu helfen, heimlich nach Italien zu entkommen.

Anlässlich der Fiume-Expedition wurde sie Bundesgenossin d'Annunzios, als der Kommandant d'Annunzio sie um verschiedene Hilfeleistungen anging, über deren Zweck man sich bis zur Stunde nicht recht klar werden konnte.

Dank der persönlichen Vermittlung d'Annunzios, konnte die Föderation dem faschistischen Angriffe, der sie, wie so viele andere gewerkschaftliche Organisationen, zu zerstören drohte, standhalten und ihn abwehren.

Man kann auch ohne weiteres als feststehend annehmen, daß die Föderation auch zu faschistischen Zwecken Geldbeträge zur Verfügung gestellt hat.

Aus nachstehendem Schriftstück, das die Agence Stefani veröffentlichte, kann man leicht die vergangenen und gegenwärtigen Beziehungen des Gewerkschaftsbundes der Seeleute zum Faschismus sowie seine Faschistenfreundlichkeit ersehen. Während sämtliche mit anderen, vielleicht bedeutenderen Gewerkschaften als die der Seeleute, abgeschlossenen Verträge abgeändert wurden, werden dieser Gewerkschaft ganz besondere Vorteile eingeräumt.

Der amtliche Bericht der Regierung sagt folgendes:

„Der Vorsitzende des Kabinetts hat Herrn M. Giulietti zur Besprechung verschiedener die Seeschiffahrt betreffende Fragen, im Palais Chigi eine Audienz gewährt.“

Nach Erwägung der von dem Vertreter der Seeleute gemachten Darlegungen hat sich der Vorsitzende dahin ausgesprochen, daß jede Besprechung oder Abänderung der Vorschriften des Personals der Schiffahrtsgesellschaften bis zur Beendigung der wirtschaftlichen Krise, unter der gegenwärtig das Volk zu leiden hat, zurückgestellt werde und das diejenigen Besatzungsmannschaften, die infolge der Einschränkung oder Veränderung der Linien arbeitslos seien, eine ausreichende Entschädigung beziehen sollen, deren Höhe im Benehmen mit Herrn Ciano, Kommissar für die Handelsmarine, festgesetzt werden solle.

Der Sekretär der Organisation der Seeleute hat dem Vorsitzenden des Kabinetts seinen Dank ausgesprochen.“

* * *

Italienischer Eisenbahner-Verband.

In gewerkschaftlicher Beziehung könnte man die Haltung dieser Organisation gegenüber den internationalen Organen tadeln. Man kann jedoch den führenden Männern dieser Organisation, die aufrichtige und gerade Menschen sind und unter den heutigen schwierigen Verhältnissen arbeiten müssen, in moralischer Hinsicht nicht das Geringste vorwerfen. Sie gehören zu den Männern, die auch im entscheidenden Augenblick nicht von ihrem Standpunkt abweichen und eher den Tod vorziehen.

Einzelheiten über ihren Kampf haben wir schon früher gegeben.

Ohne Zweifel wachsen die Aufgaben ihrer Gewerkschaft tagtäglich; es werden immer neue Anforderungen an den Verband gestellt.

Die Überführung der Eisenbahnbetriebe in den Privatbesitz erregt auch denjenigen Teil des Personals, das zu den faschistischen Organisationen übergetreten war.

Zusammenfassend bemerken wir, daß sowohl die Organisation der Hafentarbeiter wie die der Eisenbahner wegen der durch die lärmenden Elemente unter den Faschisten verursachten Opposition nicht in der Lage ist, Beiträge von den Mitgliedern hereinzubekommen.

Nichtangeschlossene Organisationen!

Die I. T. F. ist auch für Euch der internationale Sammel-punkt.

Eure Aufgabe ist es, an der internationalen Festigung der Stellung der Arbeiter im Transport- und Verkehrsgewerbe mitzuwirken.

Das wird auch Euren Mitgliedern indirekt und national Vorteile bringen.

In unseren Reihen ist Euer Platz noch unbesetzt!

Läßt nicht mehr lange auf Euch warten!

**Zögert nicht länger
und schließt Euch ohne Verzug an!**

Der französische Militarismus gegen den Deutschen Eisenbahnverband.

Wir entnehmen dem „Vorwärts“ vom 9. Mai die folgende Notiz:

„Mainz. Am 7. Mai verhandelte das französische Kriegsgericht in Mainz unter Ausschluß der Öffentlichkeit gegen eine Reihe von Gewerkschaftsführern und Angestellten des Deutschen Eisenbahnverbandes sowie Beamte des Direktionsbezirks Mainz, die vor ungefähr einem Vierteljahr verhaftet wurden, weil sie die Eisenbahner allgemein aufgefordert haben sollen, nur die Gesetze und Anordnungen der deutschen Regierung zu befolgen. Sämtliche Angeklagte sind seitdem in Haft und wurden vorgeführt. Die Verhandlung war in jedem Falle kurz und schematisch. Es wurden folgende *furchtbare Urteile gefällt*:

Roth, Bezirksleiter des Deutschen Eisenbahnverbandes, 10 Jahre Gefängnis; Becker, Kassierer des Deutschen Eisenbahnverbandes, 6 Monate Gefängnis und 100 000 Mark Geldstrafe; Böswetter, Ortsbeamter des Deutschen Eisenbahnverbandes, 7 Jahre Gefängnis; Lebert, Sekretär der Beamtenabteilung des Deutschen Eisenbahnverbandes, 4 Monate Gefängnis, 100 000 Mark Geldstrafe; Leinweber, Vorsitzender des Betriebsrates in Wiesbaden, 3 Jahre Gefängnis; Nus, Ortsbeamter des Eisenbahnverbandes, 8 Jahre Gefängnis; Harzdorf, Eisenbahnbediensteter, 3 Monate Gefängnis, 100 000 Mark Geldstrafe; Engel, Eisenbahnbediensteter, 1 Jahr Gefängnis, 100 000 Mark Geldstrafe; Klingler, Vorsitzender des Betriebsrates Mainz, 6 Jahre Gefängnis; Salomon-Schwenn, Angestellter des Deutschen Eisenbahnverbandes, 4 Jahre Gefängnis; Hummel, Oberbaurat der Eisenbahndirektion Mainz, 1 Jahr Gefängnis, 100 000 Mark Geldstrafe; Hack, Regierungsbaurat der Eisenbahndirektion Mainz, 8 Jahre Gefängnis; Ersling, Vertreter der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahner, 6 Jahre Gefängnis; Ludwig, Vertreter der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, 6 Jahre Gefängnis; Krimmel, Vertreter der Gewerkschaft der Rangierer, 6 Jahre Gefängnis; Liebke, Vertreter der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, 7 Jahre Gefängnis. Diese Schreckensurteile lösen in den Kreisen der Eisenbahner größte Erbitterung aus.“

Gegen diese Urteile richtete sich der Vorstand des Deutschen Eisenbahnverbandes durch eine Protestresolution, worin unsere Kameraden u. a. ausführten:

„Die Verurteilten haben nichts getan, als was ihnen ihr Pflichtgefühl und ihre ehrliche Überzeugung gebot. Sie haben gehandelt, wie sie als gewerkschaftlich organisierte deutsche Eisenbahner und Funktionäre handeln mußten und wie es ihre Organisationsleitung als etwas Selbstverständliches verlangte. Ihre Verurteilung ist ein roher Gewaltakt. Die brutale Kriegsmacht hat an die Stelle des ordentlichen Rechtes das System der Willkür und Schreckensherrschaft aufgerichtet, weniger um einzelne Personen zu treffen, als um die Organisation der Eisenbahner durch Furcht und Schrecken ihren Wünschen gefügig zu machen. Aber die Rechnung ist falsch: so wenig sich die deutschen Eisenbahner bisher durch Drohungen, Verlockungen, Mißhandlungen und sonstigen schönen Tugenden der Gewalthaber von ihren Pflichten abdrängen ließen, so wenig wird es durch

solche Inquisitionsurteile geschehen. Nach wie vor werden es die Eisenbahner ablehnen, unter Bajonetten und unter einer fremden Herrschaft dem Imperialismus zu dienen.“

Der Deutsche Eisenbahnverband appelliert erneut an das Gewissen der Welt gegen die brutale Willkür des Militarismus, die ohne einen Schein von Recht ehrliche und friedliche Deutsche in den Kerker wirft. Diese Tat dient der Schürung des Völkerrasses; sie muß den Zorn und die Empörung aller gerecht denkenden Menschen hervorrufen.

Der Vorstand des Deutschen Eisenbahnverbandes entbietet den verurteilten Kollegen als den Opfern einer blinden Rachejustiz seinen Gruß. Er erwartet, daß mit ihr die international führende Arbeiterschaft alles tun wird, um die Leiden der eingekerkerten Kollegen abzukürzen. Und er hat das Vertrauen, daß der besonders von den Eisenbahnern geführte Ruhrkampf die Ruhrarbeiter davor bewahrt, in die Sklaverei französisch-belgischer Kapitalisten zu geraten.



Die Profitgier des französischen Eisenbahnkapitalismus.

Die Kosten der Ruhrbesetzung.

Die französischen Eisenbahngesellschaften wurden angesichts der außergewöhnlichen Verhältnisse ermächtigt, die Gütertarife um 140% und die Personentarife um 70, 75 bis 80% vorübergehend zu erhöhen.

Am 30. April war der für die Durchführung der Erhöhungen gewährte Zeitraum abgelaufen und sollten die Sätze nunmehr wieder herabgesetzt werden.

Die Eisenbahngesellschaften setzten neuerdings eine Kommission ein, die mit Rücksicht auf die erlittenen beträchtlichen Verluste mindestens eine Verlängerung der Geltungsdauer der Tarife, wenn möglich aber eine *Erhöhung* derselben bewirken sollten.

Es wurde jedoch vom letzteren Versuch Abstand genommen, da der Verkehrsminister zu verstehen gab, daß ein derartiges Ansinnen im Lande ein allgemeines Zetergeschrei hervorrufen würde.

Demzufolge schlug die Kommission der Eisenbahngesellschaften dem *obersten Eisenbahnrat* vor, die geltenden Sätze *auf ein Jahr* zu verlängern.

Einer der seitens der Direktoren angeführten Gründe lautete wie folgt:

„Wenn Frankreich nicht die deutschen Gebiete besetzt hätte, wären die Verluste auf den Eisenbahnnetzen im Jahre 1923, statt 1520 Millionen zu erreichen, mindestens auf 800 Millionen zurückgegangen.“

Die Vertreter des Eisenbahnpersonals widersetzten sich beim Rat gegen die Verlängerung und schilderten die Folgen, die diese für eine große Anzahl der Bürger gerade in dem Augenblick zeitigen würde, wo die Preise für die Lebens- und Bedarfsartikel in einer die Arbeiterklasse beunruhigenden Weise steigen. Sie versuchten gleichzeitig, den Rat von der Notwendigkeit zu überzeugen, daß angesichts der steigenden Kosten der Lebenshaltung für die Eisenbahner eine Erhöhung der Teuerungszulage von 720 auf 1800 Francs unbedingt erforderlich ist.

Ogleich einige Vertreter der Kammer für die Schwerindustrie und der Handelskammern ursprünglich für eine Verlängerung der Geltungsdauer der Tarife von 3—6 Monaten sprachen, wurden sie später doch für die Dauer eines Jahres gewährt.

Die Gütersätze bleiben also bis auf weiteres erhöht und das ganze Volk wird auch in Zukunft den Eisenbahnmagnaten, selbst wegen der verfehlten Politik der Regierung, tributpflichtig sein.

Die Organisation des Obersten Eisenbahnrats in Frankreich.

Nachstehend lassen wir eine genauere Beschreibung der Tätigkeit und Zusammensetzung des Obersten Eisenbahnrats folgen, von dem schon im vorangehenden Artikel die Rede war:

Es obliegt ihm die Überwachung aller finanziellen, technischen und kaufmännischen Angelegenheiten der Eisenbahnnetze; er gibt über alle von ihm zu behandelnden Fragen Gutachten ab, die an das Verkehrsministerium weitergeleitet werden.

Der Eisenbahnrat setzt sich einschließlich seines durch Erlaß vom Ministerrat zu ernennenden Präsidenten zusammen aus:

1. 18 Mitgliedern des Direktionskomitees;
2. je zwei Vertretern des Personals für jedes Eisenbahnnetz von allgemeinem Interesse; insgesamt sind es 12 vom Personal gewählte Vertreter, davon 6 aus den Reihen der mittleren und 6 aus den Reihen der niederen Beamtengruppen;
3. 30 Mitgliedern, die allgemeine Interessen der Nation vertreten und ebenfalls durch Dekret zu ernennen sind, und zwar:
 - a) dem Präsidenten der Sektion für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, Industrie, Post, Arbeit und soziale Fürsorge im Staatsrat;
 - b) drei Vertretern des Ministeriums für öffentliche Arbeiten;
 - c) je einem Vertreter des Finanz-, Kriegs- und Handelsministeriums;
 - e) je einem Vertreter der regulär konstituierten Vereinigungen;
 1. für den Bergbau; 2. die Metallindustrie; 3. die Elektrizität; 4. Bahnbau; 5. Betrieb von Sekundärbahnen von allgemeinem Interesse;
 - f) vier Vertretern landwirtschaftlicher Vereinigungen;
 - g) drei Vertretern für See- und Binnenschifffahrt;
 - h) vier Vertretern der regulär konstituierten touristischen Vereinigungen und Organisationen der Presse und reisender Kaufleute, darunter einen Doktor der Medizin und einen Handelsreisenden.

Der Rat tritt jeweils zusammen, sobald ihm Fragen zur Erledigung unterbreitet werden. Seine Sitzungen finden ziemlich unregelmäßig statt; bisweilen tagt er ein oder mehrere Male wöchentlich, bisweilen kommt er nur einmal monatlich oder überhaupt nicht zusammen.

Zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihrem Personal setzt der Rat einen Schlichtungsausschuß ein, der aus zwei Vertretern der Eisenbahnnetze, zwei Vertretern des Personals und einem, dem Rat nicht angehörigen Vorsitzenden besteht.

Die belgischen Eisenbahner.

(29. Mai.) Seit unserer letzten Mitteilung vom 15. Mai hat der Konflikt eine große Ausdehnung angenommen. Die Reichsgewerkschaft des Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonals, deren Mitgliederstand in den letzten Tagen 92 000 erreicht hat, hat alles versucht, um auf der von uns bereits angeführten Basis zu verhandeln. Kundgebungen, Briefe und Telegramme an den Eisenbahnminister nützten nichts. Auch mündliche Verhandlungen in der Kammer verliefen ergebnislos.

Man kann sagen, daß alle Arbeiterkategorien mindestens 24 Stunden sich am Streik beteiligten.

Soeben stockt der ganze Warenverkehr und die Eisenbahnverwaltung hat zwecks Kohlenersparnis den Verkehr von mehr als 50 Prozent der Personenzüge eingestellt.

Man schätzt die Verluste, die durch die Unversöhnlichkeit der Regierung Handel und Industrie zugefügt wurden, auf mehr als 1½ Milliarden.

Die Haltung des Kabinetts, das ohne ersichtlichen Erfolg Einstellungen und Entlassungen vornimmt, erregt in der öffentlichen Meinung, trotz der Verleumdungen der reaktionären Presse, Unruhe.

Die Entlassung von Beamten hat den Streik verschärft und die Mobilmachung mehrerer Klassen des Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonals hat örtliche Zwischenfälle hervorgerufen, die die Entleerung der Werkstätten und Bahnhöfe zur Folge hatten.

Die wenigen Streikbrecher machen durch ihre Unkenntnis des Betriebs das Material unbrauchbar.

Die belgische Gewerkschaftskommission erklärt sich mit der Reichsgewerkschaft solidarisch und hat bereits eine Geldsammlung zugunsten der betroffenen Arbeiter veranstaltet.

Wir sind in einen der größten Kämpfe, die je die Arbeiterschaft Belgiens zu führen hatten, verwickelt. Bis zur Beendigung des Kampfes werden wir nur kurze Berichte senden.

Die Lage der belgischen Eisenbahner.

(5. Juni.) In der Nacht vom 31. Mai hat die Reichsgewerkschaft des C. M. P. T. T. (belgischen Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonals) bei seinen 82 Ortsgruppen die Wiederaufnahme der Arbeit angeordnet.

Nachstehend führen wir die in ihrem Berichte gegebenen Gründe an, die zur Wiederaufnahme der Arbeit Veranlassung gaben:

1. Durch einen Dienstbefehl wurde bestimmt, daß sämtliche vorläufigen Amtsentsetzungen als nicht erfolgt für solche Beamte betrachtet werden, die am 1. Juni den Dienst wieder aufnehmen. (Diese Amtsenthebungen bildeten die Hauptursache der Verlängerung des Konflikts. Mit dem Erlaß dieses Dienstbefehls war also für die Reichsgewerkschaft der Streik teilweise gegenstandslos geworden.)

2. Man hatte eine vollständig erfundene, widerwärtige Geschichte über einen Scheck, der uns von den deutschen Eisenbahnern zur Unterstützung übersandt worden sein soll, in allen belgischen Presseorganen verbreitet und hat dadurch auch tatsächlich die öffentliche Meinung beeinflußt. (Heute steht fest, daß an der ganzen Geschichte nicht das geringste wahr ist und die Führer der Reichsgewerkschaft haben bereits gerichtliche Schritte gegen die verleumderischen Urheber und Verbreiter dieses Gerüchtes unternommen;

3. hatte die Regierung das formelle Versprechen gegeben, daß, nachdem alles in Ordnung und die Arbeit wieder aufgenommen sei, auch wieder die Verhandlungen aufgenommen würden. (Danach nahmen die Streikenden die Arbeit wieder auf.)

Zur Zeit der Fertigstellung dieses Berichts wird wahrscheinlich die Kammer der Abgeordneten zu unserem Konflikt Stellung nehmen und bei dieser Gelegenheit wird sich die wahre Haltung der Regierung zeigen.

Inzwischen erfolgen weitere Kündigungen und einstweilige Amtsentsetzungen.

Gegen die Hauptkämpfer der Reichsgewerkschaft ist eine gerichtliche Untersuchung eingeleitet worden; bei zwei von diesen, die das Amt eines Senators ausüben, nämlich den Kameraden Renier und Fraiture (der erstere ist 1. Vorsitzender der Reichsgewerkschaft), handelt es sich sogar darum, ihre parlamentarische Straffreiheit aufzuheben.

Der Konflikt scheint beendet zu sein. Man kann sich jedoch angesichts der Empörung, die unter den Arbeitern ausgebrochen ist, auch angesichts der Haltung der Regierung und der Abberufung von Männern, die bei der belgischen Arbeiterklasse beliebt sind, auf Überraschungen gefaßt machen.

Dänemark.

Eine Lohnherabsetzung ab 1. Juli 1923.

Durch Beschluß des Reichstages werden die Gehälter der dänischen Staatsbeamten (darunter die 8000 Mitglieder des Dänischen Eisenbahnverbandes) ab 1. Juli um jährlich 45 Kr. herabgesetzt. Dieses Gesetz gilt für den Zeitraum von zwei Jahren, und zwar soll die Herabsetzung jeweils am 1. April, am 1. Juli und am 1. Oktober 1924 durchgeführt werden.

Die Herabsetzung wird am 1. Oktober 1924, wo sie ihren Höhepunkt erreicht hat, 10% der sog. Konjunkturzulage ausmachen, die am 1. April 1923 für untere Beamte 540 Kr. jährlich, das ist etwa $\frac{1}{7}$ des Gesamtverdienstes, betrug.

Die Organisationen, die mit der Regierung Unterhandlungen führten, die ergebnislos verliefen, protestierten nicht an erster Stelle gegen die Höhe der Reduktion, sondern sie verwahrten sich gegen jegliche Lohnkürzung, angesichts der Tatsache, daß die Lebensmittelpreise ständig in die Höhe schnellen. Der Reichstag stimmte jedoch in seiner Mehrheit, hauptsächlich der linke Flügel (die Bauernpartei) mit den Konservativen für die Lohnherabsetzungen, auf die, neben einer Reihe von anderen gemeinsamen politischen Zielen, seitens dieser beiden Parteien systematisch hingearbeitet wird.

Versuch zur Abschaffung des Achtstundentages.

Im Jahre 1919 wurde bei den Reichsbahnen in Dänemark u. a. eine Verordnung über die Arbeitszeit erlassen, die den Achtstundentag grundsätzlich anerkannte. Durch diese wurde jedoch die Arbeit in drei Klassen eingeteilt, und zwar:

1. Die Dienstzeit beträgt täglich acht Stunden, wenn die eigentliche Arbeit diesen Zeitraum einnimmt.
2. Nimmt die eigentliche Arbeit etwa die Hälfte der Dienstzeit in Anspruch, so ist eine tägliche Dienstbereitschaft von neun Stunden erforderlich.
3. Beim Wachdienst und ähnlichen leichteren Verrichtungen beträgt die Dienstzeit zehn Stunden.

Als im Jahre 1920 die Reaktion die Oberhand gewann, löste eine gemäßigte konservative Regierung die radikale ab. Die erstere hat nun ständig versucht, die Stellung der Beamten zu verschlechtern, indem die eigentliche Arbeitsleistung der meisten Beamten so eingeschätzt wurde, daß sie in die zweite Klasse mit einer Dienstzeit von täglich neun Stunden eingeteilt wurden.

Gegen diese Versuche, den Achtstundentag zu umgehen, hat die Organisation natürlich aufs nachdrücklichste protestiert, jedoch ohne besonderen Erfolg. Die Eisenbahnverwaltung fühlt sich in Anbetracht der gegenwärtigen schlechten Verhältnisse, unter denen die gewerblichen Arbeiter zu leiden haben, überlegen und nützt die Lage reichlichst aus.

Der Kampf der jugoslawischen Eisenbahner.

Es ist unerhört, mit welchen Mitteln und Schikanen unsere jugoslawischen Genossen seitens der Regierung drangsaliert und immer mehr in ihrer persönlichen Freiheit gehemmt werden.

Die Regierung nutzt nicht nur in schnödesten Weise die Schwäche der durch die kommunistischen Umtriebe kampfunfähig gemachten Organisationen der Arbeiter aus, sondern sie beantwortet auch jeglichen Versuch zur Besserung ihrer wirtschaftlichen Lage mit neuen gesetzlichen Maßnahmen. Das sog. „Staatsschutzgesetz“ sieht beispielsweise für den Fall eines Streiks Gefängnis- und Geldstrafen bis zu 10 000 Dinars für jeden Staatsangestellten vor, der sich einem Streik anschließt oder einen solchen veranlaßt. Sogar die Bestimmungen des Strafgesetzes wurden dahin erweitert, daß bei der Verhinderung anderer an der Arbeit eine sechsmonatliche Gefängnisstrafe auferlegt werden kann. Mit Gefängnis bis zu einem Jahre oder

5000 Dinars soll derjenige bestraft werden, der Zeichen zur Schau trägt, die einen Umsturz der gegenwärtigen Verhältnisse herbeiführen, die öffentliche Meinung beeinflussen oder die öffentliche Ruhe stören sollen. Auch die Teilnahme an staatsfeindlichen Kundgebungen wird streng geahndet. Ferner soll jede Organisation, die in ihren Zielen eine andere Richtung als die vom Gesetz erlaubte einschlägt, aufgelöst werden. Über einen etwaigen Einspruch soll das Landgericht, in letzter Instanz das Kassationsgericht entscheiden. Die Vertreter der Organisationen werden auch dieserhalb strafrechtlich verfolgt.

Sämtliche Bestimmungen dieses Staatsschutzgesetzes sind so abgefaßt und lassen eine solche Auslegung zu, daß die gewerkschaftliche Arbeit unmöglich gemacht und als umstürzlerisch bezeichnet werden kann.

So traten z. B. im April 1920 die Arbeiter nach ergebnislosen Unterhandlungen zwecks Erhöhung ihrer Bezüge in den Generalstreik. Dieser wurde seitens der Organe der Regierung als „hochverräterisch“ und „umstürzlerisch“ gekennzeichnet und sofort die Mobilisation und Einführung der militärischen Dienstpflicht für alle gewesenen Eisenbahner verfügt, auch für diejenigen, die nie gezogen waren. Da auch dieser Verordnung keine Beachtung geschenkt wurde, mußten in Laibach (Ljubljana) durch Heranziehung militärischer Truppen 21 Eisenbahner ihren gerechten Kampf mit dem Leben bezahlen. Während dieses kleinen, von der Regierung inszenierten Bürgerkrieges wurden die Eisenbahner von Bosnien und Vojvodina gleich wilden Tieren in den Wäldern verfolgt, um sie zur Arbeit zu zwingen. Da alle regierungsseitigen Mittel unsere Genossen nicht gefügig machen konnten, mußte sich die Regierung nach 14 Tagen wohl oder übel zu einer Erhöhung der Löhne bequemen.

Im November 1919 verzeichneten wir eine 36,5fache Verteuerung gegenüber der Vorkriegszeit. Der Verdienst wurde jedoch nur um das 5,5fache erhöht. Das Verkehrsministerium hat darauf, da der Staat fast der einzige Besitzer der Bahnen ist, einseitig die Löhne herabgesetzt, sodaß diese nur noch das vierfache der Friedensbezüge betragen. Die nach dem letzten offenen Kampfe erfolgte Revision zeigt uns folgendes Bild:

Ende 1920 eine 40fache Teuerung.

Die Regierung bezahlte nunmehr:
den Beamten einen Verdienst, der einer 10fachen Teuerung entsprach
„ Angestellt. „ „ „ 14fachen „ „
„ Arbeitern „ „ „ 10,5fachen „ „

1921 wuchs die Teuerung auf das 26fache an, 1922 auf das 60,2fache. Im Februar 1922 wurde eine Untersuchung über die Lage der jugoslawischen Eisenbahner veranstaltet und Vergleiche zwischen ihnen und den bei der Bahn beschäftigten Metallarbeitern verschiedener Länder angestellt. Danach hat sich die Lage

der deutschen Metallarbeiter	um 66% %
der polnischen Metallarbeiter	um 42,2 %
der jugoslawischen Metallarbeiter	um 85,3 %

gegenüber der Vorkriegszeit verschlechtert. Obwohl unser Verband bei der Regierung Schritte zur Erlangung einer besseren Bezahlung unternahm, konnte er doch nichts erreichen, denn die Regierung kannte seine Ohnmacht.

Trotz diesem Verhalten der Regierung nimmt unsere Organisation an Stärke zu, immer mehr wächst die Empörung unter unseren Kollegen und wenn diesem unhaltbaren Zustande nicht bald abgeholfen wird, ist ein neuer ähnlicher Kampf wie im Jahre 1920 unvermeidlich. Es ist deshalb erforderlich, daß alle Genossen von unserer Lage und dem Kampfe der jugoslawischen Eisenbahner unterrichtet sind, deren äußerst rückständige Regierung ständig versucht, ihnen jede Bewegungsfreiheit und Entwicklungsmöglichkeit zu nehmen.

Der Schweizerische Eisenbahnerverband im Jahre 1922.

Der 214 Seiten zählende, geschmackvoll ausgeführte und sorgfältig bearbeitete Bericht über 1922 des S. E. V. liefert an und für sich den Beweis dafür, daß die Organisation unserer schweizerischen Kollegen eine kräftige und kerngesunde ist und daß sie vielen als Beispiel dienen kann.

Das Können der Organisation wird nicht nur durch ihre numerische Kraft, sondern auch durch den ihre Mitglieder beeseelenden Geist und ihre innere Struktur bestimmt. Dadurch war es möglich, so viele Aktionen einzuleiten und die Interessenvertretung der Mitglieder in der bestmöglichen Weise wahrzunehmen.

Im selben Maße wie die Kameraden anderer Länder leiden auch die schweizerischen Genossen unter den Folgen der Weltkrise. Im Vorwort beschwert sich der Berichtersteller über die Tatsachen, daß „die von den Siegerstaaten diktierten Friedensverträge das durch den Weltkrieg geschaffene Unheil verlängert haben und trotzdem weiter unverändert in Kraft bleiben dürfen“. Und er fügt hinzu, daß im verflossenen Jahre die Tätigkeit des Verbandes vor allem darin bestand, Versuchen, die Arbeits- und Existenzbedingungen zu verschlechtern, Einhalt zu gebieten.

Die Mitgliederzahl belief sich am 31. Dezember 1922 auf 37 888, d. h. im Vergleich zu 1921 ein Rückgang von 1198. Zum ersten Male seit der Errichtung des Verbandes hat die Mitgliederzahl abgenommen. Diese Abnahme ist auf Entlassungen bei den Bundesbahnen sowohl wie bei den privaten Gesellschaften zurückzuführen. Der Personalbestand (Höchstbestand) der Bundesbahnen hat von 40 228 (Juli 1920) auf 35 964 (Ende 1922) abgenommen. Im Jahre 1922 wurden nicht weniger als 1800 Leute verabschiedet.

Wenn man diese Ziffern in Betracht zieht, so läßt sich die Schlußfolgerung aufstellen, daß die Mitgliederzahl des Verbandes sich behauptet hat. Die Zunahme seit dem Jahre 1920, als die Mitgliederzahl 36 033 betrug, ist größtenteils dem Anschluß der Kleinbahner aus der französischen Schweiz zu verdanken.

Der Schweizerische Eisenbahnerverband ist aus der Verschmelzung verschiedener Gewerkschaften hervorgegangen, die auch jetzt noch als „Unterverbände“ die speziellen Interessen der betreffenden Kategorien vertreten.

Auch der *Verband des Personals schweizerischer Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften* ist dem Verband angeschlossen. Seine Mitgliederzahl betrug am 31. Dezember 1922 5651, sodaß die übrig bleibenden Mitglieder, d. h. 37 888 — 5651 = 32 237 oder 90 Prozent des ganzen Personals der Bundesbahnen, vom höchsten bis zum niedrigsten Beamten im Schweizerischen Eisenbahnerverband organisiert sind. Fürwahr ein glänzendes Resultat, das wohl in keinem einzigen anderen Lande übertroffen wird.

Wie sehr die Kameraden der verschiedenen Unterverbände sich in der zentralen Organisation zurecht finden und wie die Erfahrung sie gelehrt hat, daß ihre speziellen Interessen am besten durch die zentralistisch aufgebaute Organisation gewahrt werden können, mögen nachfolgende Auszüge aus den dem allgemeinen Bericht beigelegten Spezialberichten der Unterverbände beweisen.

Der *Vorstand des Lokomotivpersonalverbandes* spricht sich wie folgt aus:

„Wenn wir zum Schlusse der Ausführungen über einige wesentliche Punkte unserer gewerkschaftlichen Tätigkeit noch kurz unser Verhältnis zum Schweizerischen Eisenbahnerverband streifen, so deshalb, weil es in unseren Reihen immer noch zahlreiche Skeptiker gibt, welchen noch das Ideal des „Getrennmarschierens“ vorschwebt, in der Meinung, dann mehr zu erreichen. Wir müssen diesem Glauben hier mit aller Entschiedenheit entgegenreten. Die Zeiten sind vorbei, wo irgend eine

Kategorie für sich speziell etwas herausholen konnte. Die Reaktion geht heute aufs Ganze, sie ist geschlossen und so muß das Personal in logischer Folge ebenfalls geschlossen auftreten. In der kurzen Zeit unserer Verbandstätigkeit haben wir die Überzeugung gewonnen, daß das Gewerkschaftsamt und die Geschäftsleitung des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes alle unsere Postulate vertreten, daß unsere Kollegen den Rechtsschutz in weitestgehendem Sinne genießen usw. Unser Verband ist überall vertreten, wie die untenstehende Zusammenstellung ausweist und in allen wichtigen Dienst- und Verbandsfragen werden wir zu den Beratungen beigezogen.

Daß unter der Mitgliedschaft des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes im Betriebe draußen gelegentlich zwischen den Angehörigen der verschiedenen Kategorien Differenzen entstehen, geben wir zu; es ist das aber auch begreiflich und bei Menschen zu verstehen. Zwischen Kategorien, die im Dienste stets miteinander in Berührung kommen, entstehen gelegentlich Differenzen. Das trifft überall zu; es trifft sogar zu, daß auch wir auf den Lokomotiven nicht immer eines Sinnes sind. Dafür den Schweizerischen Eisenbahnerverband verantwortlich zu machen, wäre falsch; wir dürfen nie das Persönliche, die menschlichen Schwächen mit der Sache verwechseln. Dabei sollen wir uns auch fragen: würden beim Auseinandergehen die Reibungen verschwinden? Nie! Aber der Einheitsgedanke wird fördernd auf die Gefühle der lebendigen Solidarität einwirken, wird den Gedanken des gegenseitigen Vertrauens wecken, wir werden uns im ernstesten Kampfe des Alltagslebens mehr und mehr verstehen lernen und so gemeinsam an unserem Aufstieg arbeiten. Halten wir an der Einheit fest, versuchen wir das Ungesunde, das da und dort noch wuchern mag, auszumerzen, sorgen wir wie im abgelaufenen Geschäftsjahr, jeder an seinem Orte und nach seinem Vermögen, den Gedanken der Zusammengehörigkeit lebendig zu machen und merken wir uns dabei: „Worte begeistern, Beispiele reißen hin“.

So werden wir trotz der düstern Zukunft frohen Mutes mit unerschütterlichem Willen vorwärts eilen.“

Die Zahlen beweisen, daß die Mitgliederzahl dieses, die ganze Gruppe umfassenden Unterverbandes, stabil geblieben ist. Für das erste Mal in zehn Jahren ist eine Verminderung eingetreten. Zählte der Verband zu Beginn des Berichtsjahres 2834 Mitglieder, so ist der Bestand bis Jahresschluß auf 2783 zurückgegangen. Den 47 Neueintritten stehen 98 Austritte gegenüber, wovon 63 Kollegen in den wohlverdienten Ruhestand zurückgetreten sind, 17 Kollegen haben die letzte Fahrt angetreten, die große Reise, „wo keine geschlossenen Signale der Einfahrt hindernd im Wege stehen“.

Der Vorstand des *Verbandes des Eisenbahnverwaltungspersonals* schreibt, nachdem er die für diese Gruppe entwickelte Tätigkeit revidiert hat, folgendes:

„Alles in allem ein vollgerichtetes Maß von Arbeit, das ganz automatisch für das nötige Leben in unserer Bude gesorgt hat. Wenn wir dies feststellen, so gereicht es uns auch zur Genugtuung, in Verbindung damit erklären zu können, daß die Zusammenarbeit mit anderen Verbandsbehörden und Angehörigen anderer Kategorien aller Art stets eine erfreuliche und vertrauenerweckende gewesen ist.“

Es ist kennzeichnend, daß der *Verband des Aufsichtspersonals* (in dessen Zentralvorstand ein Prof. Dr. sitzt) seine Mitgliederzahl um 274 steigerte.

Die verschiedenen Kategorien entsenden auch ihre Vertreter in den Hauptvorstand.

Hier folgt noch einiges Ziffernmateriale:

Der *Jahresbeitrag* belief sich auf 16 Franken pro Mitglied (1920: 11 Franken, 1921: 14); insgesamt wurden an *Beiträgen* mehr als 600 000 Franken empfangen. Die gesamten *Einnahmen* betragen 631 420 Franken, die *Ausgaben* beinahe 600 000 Franken, die *Mehreinnahme* mehr als 33 000 Franken.

Der wichtigste Ausgabenposten bildet die *Zeltung*, die in drei Sprachen (Französisch, Deutsch und Italienisch) herausgegeben wird und 215 000 Franken absorbierte. Es soll aber hierbei in Betracht gezogen werden, daß der Bruttoertrag der *Inserate* in den drei Organen 123 000 Franken ausmachte und daß der Reinertrag sich auf mehr als 24 000 Franken stellte. Der Vorstand beabsichtigt, dem nächsten Kongreß den Vorschlag zu unterbreiten, die sich aus den Inseraten ergebenden Gewinne den beiden dem Verbands gehörenden Ferienheimen zuzuführen.

Im Laufe des Jahres 1922 ist bei *Unglücksstellen* (ganz- oder tödlicher Ausgang) 34 mal 800 Franken = 27 200 Franken als Unterstützung ausbezahlt worden.

Der *Kampffonds*, wofür im Jahre 1922 mehr als 188 000 Franken an Beiträgen eingenommen wurden, verfügte am Ende des Jahres über ein *Vermögen* von mehr als 366 000 Franken.

Das *Kapital* des Verbandes betrug mit Ausnahme der Fonds mehr als 25 000 Franken.

Die Gesamtausgaben des Jahres 1922 betragen rund 600 000 Franken (= 100 Prozent).

Davon wurden verwendet:

Für Beiträge an andere Organisationen	rund Fr. 48 000 od. ca. 8,0 %
Für gewerkschaftliche Spezialkommissionen, Personalkommission, Gewerkschaftsbund und Föderativverband	" " 7 000 " " 1,1 %
Für Subventionen, Unterstützungen und Pensionen	" " 15 000 " " 2,5 %
Für Rechtsschutz	" " 19 000 " " 3,2 %
Für die Verbandsorgane (Ohne Inseratenteil)	" " 215 000 " " 36,0 %
An die Unterverbände flossen zurück	" " 70 000 " " 11,6 %
Verbleiben für die „Verwaltung“ des S. E. V.	" " 226 000 " " 37,6 %
Total	rund Fr. 600 000 od. 100,0 %

Umgerechnet auf den Verbandsbeitrag von 16 Franken (= 100 Prozent) ergibt diese Verteilung folgendes Resultat:

Für Beiträge an andere Organisationen	rund Fr. 1.30 oder ca. 8,0 %
Für gewerkschaftliche Spezialkommissionen, Personalkommission, Gewerkschaftsbund und Föderativverband	" " —.20 " " 1,1 %
Für Subventionen, Unterstützungen und Pensionen	" " —.40 " " 2,5 %
Für Rechtsschutz	" " —.50 " " 3,2 %
Für die Verbandsorgane (ohne Inseratenteil)	" " 5.75 " " 36,0 %
An die Unterverbände flossen zurück	" " 1.85 " " 11,6 %
Verbleiben für die „Verwaltung“ des S. E. V.	" " 6.— " " 37,6 %
Total	rund Fr. 16.— oder 100,0 %

Der Posten *Verwaltungskosten* umfaßt auch Kosten der Verbandsbehörden (Geschäftsprüfung, Abgeordnetenversammlung, Verbandsvorstand, Geschäftsleitung).

Der Bericht enthält weiter ausführliche Mitteilungen über die Aktionen und über die allgemeine Tätigkeit des Verbandes im Jahre 1922.

Aus diesen Mitteilungen ergibt sich nicht nur, daß der Verband sich unausgesetzt bemüht hat, für die Interessen der Mitglieder einzutreten, sondern auch, daß in der „demokratischen“ Schweiz die Reaktion nicht müßig ist.

Mehr als einmal hat die Regierung sich vor ihr gebeugt. In nachfolgenden Worten schildert der Bericht die wirklichen Ursachen der Hetze gegen die „zu hohen Löhne“ der Eisenbahner:

„Unsere schärfsten Gegner sind gegenwärtig unter den Industriellen und Handelsleuten, den Bankiers und Agrariern zu suchen, die einen geradezu unerhörten Druck auf den Bundesrat und die Bundesversammlung ausüben, um die Gehälter des Personals auf das Niveau der Löhne herabzudrücken, die sie selbst ihren eigenen Angestellten und Arbeitern ausrichten, immer in der leicht erkennbaren Absicht, sofort nach Erreichung dieses Zieles den Lohnabbau gegenüber den eigenen Angestellten und Arbeitern fortsetzen zu können.“

Das Achtstundentagggesetz ist in schändlicher Weise von den Privatgesellschaften sabotiert worden. Mit Genehmigung der Regierung haben 82 Gesellschaften Ausnahmestimmungen für die Verlängerung der täglichen Arbeitszeit und 39 für die Verkürzung der Ferien vorgenommen!

Eine andere bedeutungsvolle Erscheinung tritt dabei in den Vordergrund. Als bei einer Urabstimmung ein Gesetzentwurf mit 372 000 gegen 299 500 Stimmen abgelehnt wurde, durch den die Eisenbahner des Streikrechts beraubt wurden und überhaupt

die Aktionsfreiheit der Arbeiterklasse eingeschränkt werden sollte, ertönten sofort im reaktionären Lager Stimmen, die die Gründung von faszistischen Banden befürworteten.

Der Verband ist folgenden Organisationen angeschlossen: dem Föderativverband, der die Gesamtorganisation des Personals der eidgenössischen Verwaltungen und der öffentlichen Verkehrsanstalten ist und in dessen Leitung er durch drei Personen vertreten ist, die resp. Präsident, Vizepräsident und Sekretär sind;

dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund, in dessen Büro auch zwei Mitglieder des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes vertreten sind;

der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

In nachfolgender Weise äußert sich der Bericht über die Internationale Transportarbeiter-Föderation:

„Die Beziehungen zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation haben sich im Berichtsjahre enger gestaltet. Das ist vornehmlich auf den Umstand zurückzuführen, daß sich das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, so weit das in seinen Kräften lag, bemühte, die Arbeitsbedingungen in den einzelnen Ländern zu erforschen und durch den Austausch des gewonnenen Materials die angeschlossenen Organisationen über die in den verschiedenen Staaten bestehenden Verhältnisse zu unterrichten. Durch das monatlich erscheinende Mitteilungsblatt erhielten wir Kunde vom Stande und dem Verlauf der Bewegungen der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern. Auszüge aus diesen Mitteilungen erschienen in der Verbandspresse.“

Der Ausbau des Sekretariats wird ermöglichen, auch den internationalen Informationsdienst auszubauen. Namentlich soll der Vermittlung von Nachrichten für die Fachpresse vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Das ist nicht nur zu begrüßen, sondern ein zwingendes Bedürfnis. Tatsache ist ja, daß bei der Verfechtung von Forderungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen immer auf die einschlägigen Verhältnisse im Auslande verwiesen wird. Das erfordert, daß die Verbände zuverlässig über diese Dinge unterrichtet sind, um unrichtigen Darstellungen sofort entgegenzutreten zu können.“

Wir sind durchaus mit dieser Ansicht einverstanden; unsere Nachrichten, Aufrufe und regelmäßigen Ermahnungen im Mitteilungsblatt sowie unsere Rundschreiben und Briefe legen davon Zeugnis ab.

Der vorliegende umfangreiche Auszug aus dem interessanten Bericht des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes bringt auch den Beweis dafür.

Wir können nicht umhin, alle Genossen noch einmal aufzufordern, uns beizustehen in allem, was die schweizerischen Genossen für unentbehrlich halten.

Um dies zu erreichen, ist es notwendig, daß jeder Vorstand eines seiner Mitglieder anweist, durch die Zusendung von kurzen und genauen Nachrichten für das Mitteilungsblatt die ausländischen Genossen über die Verhältnisse in seinem Lande und innerhalb seiner Organisation auf dem laufenden zu halten.

Die Organisation der norwegischen Eisenbahner 1922/23.

Der Jahresbericht der obigen Organisation handelt in der Hauptsache von den schwierigen Zeiten und den Kämpfen, die gegen die Versuche auf Einführung schlechterer Löhne und Arbeitsbedingungen auszufechten waren.

Seit 1921 setzten die privaten Eisenbahngesellschaften die Löhne um 15 bis 30 Prozent herab. Der Staat, der bedeutendste Arbeitgeber, ist diesem Beispiel schleunigst gefolgt. Ferner ist bereits in Bezug auf die Arbeitsdauer eine Verschlechterung insofern vorgesehen, als man auf eine Abschaffung des achtstündigen Arbeitstages sinn.

Die norwegische Organisation, die im Jahre 1922 ihr dreißigjähriges Bestehen feierte, ist ein Verband des auf freigewerkschaftlichem Boden stehenden Stationspersonals, des Zugpersonals, der Lokomotivreiniger, der Heizer und der bei den privaten Gesellschaften angestellten Eisenbahner.

Außer der norwegischen Organisation bestehen noch Sonderorganisationen, denen Stationsvorsteher kleinerer Bahnhöfe, Lokomotivpersonal und im Verwaltungsdienst tätige Beamte angehören.

Der Gesamtmitgliederstand betrug Anfang 1922 6048 Mitglieder und verringerte sich im Laufe des Jahres auf 5200. Das ist ein Rückgang des Mitgliederstandes um 14 Prozent; dem steht ein solcher des Vorjahres mit 33 Prozent gegenüber. Seit Dezember 1920 hat die Mitgliederzahl um 43 Prozent abgenommen.

Der Abgang an Mitgliedern während des letzten Jahres erklärt sich durch die Erhebung eines Sonderbeitrages. Der Bericht erwähnt außerdem, daß seit Januar 1923 die Mitgliederzahl wieder im Steigen begriffen ist.

Die norwegischen Eisenbahner haben keine konfessionellen Gewerkschaften; es bestehen wohl lokale Vereinigungen, von denen gewisse einen ausgesprochenen „gelben“ Charakter zeigen. Sie sind von ganz geringer Bedeutung, tragen aber immerhin zur Schwächung der Stoßkraft des Verbandes der Eisenbahnangestellten bei.

Der Bericht spricht in ausführlicher Weise von den unternommenen Aktionen. Dabei nimmt die Aktion, die zur Erringung und danach zur Erhaltung des für den Lebensunterhalt notwendigen Lohnes ausgeführt werden mußte, einen weiten Raum ein. Zur Erreichung des letzteren Zieles geht die norwegische Organisation mit dem Landesverband der in Staatsdiensten stehenden Angestellten, der 25 000 Mitglieder umfaßt, zusammen. In der Nummer 8—9 unseres Mitteilungsblattes wurde bereits über den jetzigen Stand dieser Aktion berichtet.

Zufolge einer von den obenerwähnten zwei Organisationen gerichteten Anfrage an die Verbände des Lokomotivpersonals und des im Verwaltungsdienst tätigen Personals wurde auf Vorschlag des Lokomotivpersonals eine Kommission ernannt, die beauftragt wurde, die Einzelheiten des Planes auszuarbeiten.

Auf den von dem Norwegischen Gewerkschaftsbund ausgehenden Vorschlag, sämtliche Gewerkschaftsverbände zu einem einzigen Verbande zu verschmelzen, hat sich die Eisenbahnerorganisation anlässlich ihres letzten Kongresses gegen diesen Antrag ausgesprochen und für den Vorschlag des Vorstandes, dahingehend, eine einheitliche Organisation zu gründen, die alle im Dienste des Staates stehenden Berufsarten umfaßt. Auf diese Weise würde die Eisenbahnerorganisation aufgelöst.

Bezüglich der internationalen Beziehungen setzte sich die Organisation für eine Loslösung vom Internationalen Gewerkschaftsbund in Amsterdam ein und für eine Ausdehnung des Tätigkeitsgebiets der Berufssekretariate durch Zulassung der russischen Verbände.

Zugunsten des Norwegischen Gewerkschaftsbundes wurde ein besonderer Beitrag von 15 Kronen erhoben; das ergibt insgesamt 76 000 Kronen. Seit August bis Mitte November wurde von den Mitgliedern unter den Eisenbahnern ein wöchentlicher Extrabeitrag von 2½ Kronen für die im Streik stehenden schwedischen Eisenbahner erhoben, um so gegen Verpflichtungen, die aus einem Übereinkommen mit den skandinavischen Organisationen der Eisenbahner herrührten, Front zu machen. Dieser Sonderbeitrag brachte die Summe von 112 000 Kronen ein.

Der sich für das Jahr 1922 ergebende Überschub belief sich nach Abzug einer Schuld, die anlässlich des im Jahre 1920 geführten Streiks bei der schwedischen Organisation gemacht wurde, auf über 3700 Kronen.

Angesichts der Tatsache, daß an den Norwegischen Gewerkschaftsbund ein Sonderbeitrag von wöchentlich 2600 Kronen abzuführen ist und daß der bisherige Beitrag ebenfalls erhöht wurde, sah sich auch der Vorstand gezwungen, ähnlich zu verfahren und an seine Mitglieder mit einer Beitragserhöhung heranzutreten.

Die Organisation ist dem Norwegischen Gewerkschaftsbund, dem Verband der skandinavischen Eisenbahner und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen.



Kurzer Streik im Hamburger Hafen.

Durch die erneut sprunghaft steigende Teuerung gezwungen, hatten die Hafentarbeiter im Gebiete des Hamburger Hafens Erhöhung der Löhne beantragt. Eine Einigung war aber dank der Unnachgiebigkeit der Herren vom Hafenbetriebsverein nicht zu erzielen, weshalb sich am 11. Mai der Schlichtungsausschuß mit der Sache zu beschäftigen hatte. Der gefällte Schiedsspruch sah eine tägliche Zulage von 2400 Mark vor, sodaß der Gesamtlohn pro Tag 18 600 Mark betragen sollte.

Was sich der Schlichtungsausschuß bei Fällung dieses Spruches gedacht hat, ist schwer ersichtlich.

Die am 15. Mai vorgenommene Urabstimmung ergab die Ablehnung des Schiedsspruches mit mehr als dreiviertel Majorität, und am 16. morgens begann der Streik. Ein sofort zusammengetretener Sonder-Schlichtungsausschuß erhöhte die Zulage um weitere 2000 Mark pro Tag, sodaß der Gesamtlohn pro Tag nunmehr 20 600 Mark betrug. Die erneut vorgenommene Abstimmung ergab nicht die im Statut vorgesehene Dreiviertel-Majorität zur Fortsetzung des Streiks, weshalb am 18. Mai die Arbeit wieder aufgenommen wurde.

Nach einer Meldung bürgerlicher Blätter sollte der Hafenbetriebsverein über den ersten Schiedsspruch hinaus weitere 5000 Mark bewilligt und damit den Gesamtlohn auf 23 400 Mark erhöht haben, während die Vertrauensleute der Arbeiterschaft dieses Angebot abgelehnt und statt dessen 26 000 Mark gefordert hätten. Der Schwindel scheint mit der bestimmten Absicht in die Welt gesetzt worden zu sein, die Hafentarbeiter Hamburgs in der öffentlichen Meinung herabzusetzen.

R. L.

Die Aussperrung in Nantes.

Ein Sieg der Arbeiter.

Die Aussperrung, über die wir bereits in der letzten Nummer unseres Mitteilungsblattes berichteten und die auch Gegenstand eines Rundschreibens war, das von uns an die beteiligten Organisationen versandt wurde, hat am 13. Mai zugunsten der Arbeiter ihr Ende erreicht.

Die Akkordlöhne der Arbeiter wurden um 2 Frs. und der jeweilige Tagesarbeitsverdienst um 2,50 Frs. erhöht.

Anlaß zur Aussperrung gab der Umstand, daß die Importhändler, trotz der gesteigerten Kosten der Lebenshaltung, jegliche Erhöhung der Löhne verweigert hatten und daß die Arbeiter, um die Unternehmer gefügiger zu machen, bei ihrer Arbeitsverrichtung die Methode der Unterproduktion bzw. die passive Resistenz anwandten. Dieses Vorgehen beantworteten die Arbeitgeber mit der Aussperrung.

Die Arbeitszeit der Kohlenexportarbeiter von Südwales.

Der Schlichtungsausschuß hielt wegen der von den Unternehmern gestellten Forderung auf Einführung einer dritten Schicht für die Bunkereiarbeiter im Gebiet Süd-Wales drei Sitzungen ab; deren Ergebnis war die Vertagung des Ausschusses. Es sollte damit den Parteien die Möglichkeit zu außergerichtlichen Verhandlungen gegeben werden.

Es kam auch am 12. April zwischen diesen eine Abmachung und unterm 12. Mai ein Nachtrag zu dieser zustande, worin vereinbart wurde, daß mit sofortiger Wirkung in allen Häfen des Gebietes von Süd-Wales eine dritte Schicht gearbeitet werden solle, und zwar zunächst versuchsweise in den nächsten sechs Monaten. Die dritte Schicht wird auf Verlangen der Arbeitgeber und im Einvernehmen mit den Arbeitern eingeführt werden. Es wurde ferner vereinbart, daß weder die Arbeitgeber noch die Arbeitnehmer vor Ablauf des 30. Juni 1924 eine Änderung der Geltungsdauer oder der Bedingungen des Reichstarifs für die Bunkereiarbeiter herbeizuführen versuchen werden, daß aber, falls nach der sechsmonatlichen Probezeit, und zwar vor dem 30. Juni 1924, die dritte Schicht aufgehoben werden sollte, auch die Geltungsdauer des Tarifs bis zu dem Zeitpunkt gehen sollte, als die dritte Schicht gearbeitet wird.

Während der dritten Schicht soll nicht mehr als $\frac{1}{3}$ der Kippkarren bedient werden. Sollte jedoch in den nächsten sechs Monaten nach der Ansicht der Unternehmer eine größere Anzahl Karren erforderlich sein, so ist der beratende Ausschuß einzuberufen, der bestimmt, ob und mit wieviel Karren mehr gearbeitet werden soll.

Die zu arbeitenden drei Schichten verteilen sich wie folgt:
von 6 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags,
von 2 Uhr nachmittags bis 10 Uhr abends,
von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens.

In jede Schicht fällt eine noch näher zu bestimmende halbstündige Essenspause. Sonnabends wird nur von 6 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags mit einer halbstündigen Essenspause gearbeitet.

Denjenigen Arbeitern, deren Arbeitszeit in die dritte Schicht fällt, wird, wenn notwendig, eine andere Arbeitsstelle zugewiesen; z. B. wenn ein Schiff fertig wird, bei Unglücksfällen oder Betriebsstörungen, oder wenn sich die Weiterarbeit an einer bestimmten Stelle als untunlich erweist.

In jedem Hafen soll ein aus Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer bestehender Ausschuß eingesetzt werden, der regelmäßig einmal monatlich zusammentritt, um etwaige Vorschläge zur Besserung der Arbeitsweise oder Erhöhung der Arbeitsleistung entgegenzunehmen und darüber zu beraten.

Sollten sich aus dieser Vereinbarung irgendwelche Streitigkeiten ergeben, so werden diese der am 12. April getroffenen Vereinbarung gemäß zur Schlichtung dem Schlichtungsausschuß unterbreitet.

Sicherheitsbestimmungen für Docker!

Der Beruf der Docker ist nach demjenigen der Bergleute der gefährlichste.

Hauptfabrikinspektor G. Bellhouse stellte auf einer am 26. April in London abgehaltenen Konferenz fest, daß der Beruf der Docker nach demjenigen der Bergleute der gefährlichste sei. Er trat in diesem Zusammenhang für eine Neuregelung der Bestimmungen betreffend die Arbeit der Docker ein, um denselben größere Sicherheiten zu bieten.

Ben Tillot, Parlamentsmitglied, und E. Bevin vertraten die „Transport and General Workers' Union“. Auch die Eisenbahngesellschaften, die Unternehmer der Hafenbetriebe und Reeder waren vertreten.

Die Konferenz kam dahin überein, daß die Arbeitsbestimmungen der Docker tatsächlich revidiert werden sollten. Die Unternehmer, die im Prinzip mit dem Vorschlag einig gingen, erbaten sich Bedenkzeit.

Es wurde die Abhaltung einer weiteren Konferenz beschlossen.

Deutschland.

Hafenarbeiter.

Bald nach der kürzlich eingetretenen Besserung des Markkurses versuchten die Unternehmer in den Hafenbetrieben von Hamburg, Lübeck, Bremen, Geestemünde, Nordenham, Brake und Danzig die Löhne erheblich zu reduzieren. Während bis dahin der Tagelohn für ständige und unständige Arbeiter 16 200 Mark betrug, verlangten die Unternehmer eine Herabsetzung dieser Löhne um 3000 Mark, sowie eine Differenzierung in der Bezahlung der unständigen zu ungunsten der ständig beschäftigten Arbeiter.

Es gelang der Organisation nicht nur, den beabsichtigten Lohnabbau zu verhindern, sondern darüber hinaus auch noch wesentliche Verbesserungen zu erzielen. So betrug bisher die Differenz zwischen der 1. und 2. Schicht 75 Mark, jetzt 450 Mark, zwischen der 1. und 3. Schicht 100 Mark, jetzt 600 Mark. Die für ständige wie auch unständige Arbeiter zu zahlenden Löhne sind demnach folgende:

Bisher:	Jetzt:
1. Schicht 16 200 Mk.	16 200 Mk.
2. Schicht 16 275 Mk.	16 650 Mk.
3. Schicht 16 300 Mk.	16 800 Mk.

Weiterhin wurden die bisherigen relativ geringen Zuschläge für besonders schwere und schmutzige Arbeiten bedeutend erhöht. Die Neuregelung gestaltet sich wie folgt:

Schauerleute, Ewertührer, Tallyleute und Speicherarbeiter.

bisheriger:	Zuschlag	jetziger:
7 Mk.	pro Schicht	175 Mk.
14 Mk.	pro Schicht	350 Mk.

Kohlenlöscharbeiter

28 Mk.	pro Schicht	700 Mk.
--------	-------------	---------

Schiffs- und Kesselreiner

von 7,50 Mk. bis 186,— Mk pro Schicht 186,— bis 1.125,— Mk.

Kaiarbeiter und Kranführer

bisher: 16 227 Mk.

jetzt: 16 443 Mk.

Bunkereiarbeiter

Bisheriger
17 848 Mk.

Tagelohn

Jetziger:
18 592 Mk.

Außerdem wurde die Altersgrenze für jugendliche Arbeiter allgemein auf 18 Jahre festgesetzt.

Es ist bezeichnend für das soziale Verständnis der Unternehmer, daß sie jede sich ihnen bietende vermeintliche Gelegenheit benutzen, die ihnen so sehr verhassten „hohen“ Löhne abzubauen. Dank der straffen und wachsamen Organisation ist es vorbeigelungen.

R. L.

Die Kraftwagenführer und der Deutsche Verkehrsbund.

Von den zahlreichen Berufsgruppen, die der Deutsche Verkehrsbund umfaßt, ist die Sektion der Kraftwagenführer eine der jüngsten; eine ganz natürliche Erscheinung, wenn man berücksichtigt, daß auch das Automobil eines der neueren Verkehrsmittel ist, welches noch vor zwei Jahrzehnten so gut wie ausschließlich von Sportsleuten benutzt wurde und sich dann erst zum allgemeinen Verkehrsfahrzeug entwickelte.

Die wenigen Berufsfahrer, die am Anfang dieser Entwicklung am Steuer des Privatwagens saßen, blieben häufig, soweit sie überhaupt freigewerkschaftlich organisiert waren, in ihren Organisationen, wie z. B. im *Deutschen Metallarbeiterverband*, und nur ein verhältnismäßig kleines Häuflein fand den Weg zu dem damaligen *Deutschen Transportarbeiterverband*.

Der weitere Verlauf der Entwicklung des Automobilverkehrs brachte es mit sich, daß eine erhebliche Zahl von

Berufskraftfahrern, die aus allen möglichen Berufen hervorgehen, vorhanden war, die wohl instinktiv die Notwendigkeit des Zusammenschlusses erkannten, leider aber dabei verkehrte Wege einschlugen. Dazu kam noch ein gewisser Berufsdünkel der in eine glänzende Livree gesteckten Privatkraftfahrer, die sich zum Teil als etwas Höheres betrachteten als ihre Häckselmotorfahrenden und die Karre selbstschiebenden Leidensgefährten.

So entstanden die privaten Vereine der Chauffeure, die, obgleich im Deutschen Kraftwagenführerbunde zusammengefaßt, in bezug auf jede Verbesserung der äußerst traurigen Lohn- und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder völlig ohnmächtig waren. Ganz allmählich dämmerte aber auch bei diesen Kollegen die Erkenntnis, daß nur der Anschluß an einen der großen Gewerkschaftsverbände Remedur schaffen könne, und schon auf der im Frühsommer 1914 in Nürnberg tagenden Bundesversammlung sprach sich die Majorität für den Anschluß an den Deutschen Transportarbeiterverband aus.

Durch den Ausbruch des Weltkrieges wurde das Vorhaben zunächst vereitelt und die Verhandlungen, die zum Zusammenschlusse führen sollten, wurden unterbrochen. Nach Beendigung des Krieges zeigten sich jedoch Schwierigkeiten, die ihre Ursachen nicht in den beteiligten Personen, wohl aber in den durch den Krieg geschaffenen Verhältnissen hatten.

Es waren nicht weniger als 320 000 Kraftfahrer im Kriege neu ausgebildet worden, von denen nur eine sehr kleine Anzahl in ihrem früheren Berufe wieder Arbeit fand. Dazu kam die durch den Mangel an Benzin und Benzol verursachte Zwangsbewirtschaftung dieser für den Betrieb von Kraftwagen unbedingt notwendigen Betriebsstoffe, sowie auch die seit 1915 bestehende Beschränkung des Automobilverkehrs an sich. Die notwendige Folge von alledem war eine ungeheure Arbeitslosigkeit auch in unserem Berufe.

Die durch diese bis dahin nie gekannte Arbeitslosigkeit verursachte Not führte zu der Reichskonferenz der Kraftwagenführer Deutschlands, die im Sommer 1919 in Stuttgart tagte und von sämtlichen Gauen des Deutschen Transportarbeiterverbandes, sowie auch von den Vertretern von 57 Chauffeurvereinen besetzt war. Die Arbeiten der Konferenz führten zu einem vollen Sieg des Gedankens der Einheitsorganisation. Es wurde einstimmig beschlossen, am 1. Oktober 1919 den Zusammenschluß zu vollziehen und im Verbands selbst eine Reichsleitung der Kraftwagenführer zu errichten, deren Leitung ausschließlich in den Händen von Berufskollegen liegen sollte. Nach erfolgtem Anschluß der in Stuttgart vertretenen Vereine wurde im Januar 1920 zur Wahl der Reichsleitung geschritten.

Die Aufgaben, die an sie herantraten, waren riesengroß. Zunächst galt es, Arbeitsmöglichkeit für die arbeitslosen Kollegen zu schaffen. Zu diesem Zwecke wurde systematisch auf die Beseitigung aller aus dem Kriege hervorgegangenen Zwangsmaßnahmen, wie die Beschränkung des Automobilverkehrs, der beschränkten Zuteilung der Betriebsstoffe, hingearbeitet. Es wurde nicht früher mit dieser Arbeit aufgehört, bis der Erfolg sicher war. Gegen Ende des Jahres 1920 war die Zwangsbewirtschaftung der Betriebsstoffe aufgehoben, nachdem im Frühjahr schon die Beschränkung des Automobilverkehrs gefallen war. Welche Wirkung allein die Tätigkeit der Reichsleitungsleitung in dieser Richtung auf den Beschäftigungsgrad lediglich in Berlin hatte, erhellt daraus, daß die 3000 vorher arbeitslos auf der Straße liegenden Kollegen fast sämtlich untergebracht werden konnten. Dasselbe war selbstverständlich im gleichen Verhältnisse draußen im Reiche der Fall.

Gleichzeitig wurde auch die Unterbindung der Ausbildung neuer Fahrer mit allen zu Gebote stehenden Mitteln betrieben. Der Erfolg dieser Arbeit war die „Verordnung über die Ausbildung von Kraftwagenführern“ vom 1. März 1921, die zum größten Teile das brachte, was wir für die Ausbildung zu einem Berufe, der für den Ausübenden sowohl als auch für die Öffentlichkeit gewisse Gefahren mit sich bringt, als unbedingt notwendig erachteten. Es wurden Kontrollausschüsse gebildet,

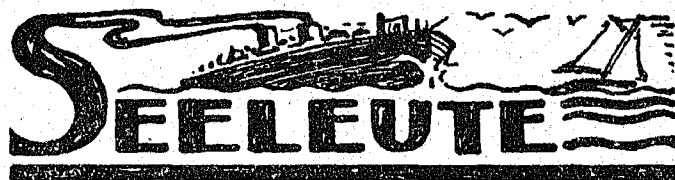
in denen der Deutsche Verkehrsbund durch 40 Kollegen vertreten ist. Ebenso ist die bisher noch nicht ganz fertiggestellte Änderung des Automobilgesetzes, von dem einzelne Teile in moderner Form schon jetzt in Kraft sind, der Tätigkeit der Verbandsfunktionäre in den Parlamenten der Hauptsache nach zu verdanken. Daß die Reichsleitung auch auf finanziellem Gebiete tätig war, beweist der Abschluß von Reichstarifen.

Auf organisatorischem Gebiet wurde, wie das wohl selbstverständlich ist, vorzügliches geleistet. So wurden 250 selbstständige Sektionen im Reiche gebildet, von denen 160 ständig Versammlungen für sich und die zufällig durchreisenden Kollegen abhalten. Termin und Ort der Versammlung ist auf einer besonderen Seite des Fachorgans, „Luft- und Kraftfahrt“ bekanntgegeben. Das monatlich erscheinende Fachorgan wird neben dem vierzehntäglich herausgegebenen Hauptorgan des Verbandes an alle Kollegen gratis geliefert.

Die Zahl der zurzeit im Deutschen Verkehrsbund organisierten Kraftwagenführer beträgt rund 35 000. Außer diesen besitzt noch ein erheblicher Teil freigewerkschaftlich organisierter Kollegen die Mitgliedschaft in anderen Verbänden, wie z. B. im Metallarbeiter-, Textilarbeiter-, Fabrikarbeiter- und dem Brauerei- und Mühlenarbeiterverbände. Es ist nicht zu leugnen, daß dieser Umstand eine gewisse Kräftezersplitterung darstellt. Der Leipziger Gewerkschaftskongreß hat sich sehr ernsthaft mit dieser Frage beschäftigt und eine Kommission eingesetzt, die diese Angelegenheit zu untersuchen hatte. Es ist zu erwarten, daß der ADGB. in nächster Zeit die Sache durch einen Schiedsspruch regeln wird, durch den die Stoßkraft der Reichsleitungsleitung gestärkt werden muß. Von der Erkenntnis ausgehend, daß gerade die Kraftwagenführer zur Pflege des internationalen Gedankens in hohem Maße berufen sind, hat die Reichsleitungsleitung das Büro der I. T. F. gebeten, ihr die Adressen aller der I. T. F. angeschlossenen Chauffeursektionen zu übermitteln.

Bisher haben nun folgende Organisationen geantwortet: Belgien, Dänemark, Österreich und die Schweiz. Die Adressen der dortigen Kraftwagenführersektionen wie auch die später noch eingehenden der übrigen Länder werden im „Luft- und Kraftfahrer“ veröffentlicht. Wir sind der festen Überzeugung, daß die ins Ausland reisenden Kollegen vom Deutschen Verkehrsbund dort die gleiche herzliche Aufnahme finden werden, wie das bei den zu unseren Funktionären kommenden fremden Kollegen aus unseren Bruderorganisationen der Fall ist. Hoffen wir, daß auch diese Maßnahme gute Früchte trägt.

R. Lungmus.



Streik im deutschen Fischereibetrieb.

Seit dem 28. Mai befinden sich die Besatzungen der deutschen Fischdampfer im Streik.

Beteiligt sind Kapitäne, Steuerleute, Maschinisten, Heizer, Deckpersonal und Küchenpersonal; als Organisationen: der Verband deutscher Kapitäne und Steuerleute der Hochseefischerei, der Zentralverband der Maschinisten und Heizer, Reichssektion Seeschiffahrt und der uns angeschlossene Deutsche Verkehrsbund, Reichsleitung Seeleute.

Vielleicht ist es möglich, von Holland und England aus unsere streikenden Kameraden in ihrem Kampfe zu unterstützen. Die erforderlichen Maßnahmen würden auch seitens der I. T. F. bereits getroffen.

Verschmelzung des norwegischen Seeleute- und Heizerverbandes mit dem Transportarbeiterverband.

Bereits im Jahre 1918 wurde seitens des norwegischen Transportarbeiterverbandes die Initiative zur Verschmelzung mit dem Seeleute- und Heizerverband ergriffen.

Es gelangte die Frage aber beim Seeleuteverband erst im Jahre 1922 zur Entscheidung. In diesem Jahre entschloß sich der Hauptvorstand, dem Kongreß vorzuschlagen, die Verschmelzung der beiden Organisationen zu beschließen.

Der Kongreß sprach sich in dieser Richtung aus und beauftragte den Vorstand, mit dem Transportarbeiterverband in Verhandlungen einzutreten. Es steht deshalb außer Zweifel, daß der Zusammenschluß zustande kommt. Ein von den Organisationen eingesetztes Komitee wird baldmöglichst zusammentreten, um die Übergangsformalitäten zu erörtern.

Neue Löhne in der Seeschifffahrt.

Nach langen und schwierigen Verhandlungen zwischen dem „Zentralverband der Reeder e. V.“ und den im „Aktionsausschuß seemännischer Berufsverbände“ zusammengeschlossenen Organisationen wurde nun trotz des kürzlich gemeldeten Sträubens der Unternehmer folgende Vereinbarung getroffen:

1. Alle im Monat März in Mark ausgedrückten geldlichen Bezüge erfahren für den Monat April eine Erhöhung um 10 Prozent.

2. Ab 1. Mai 1923 tritt auf die für April somit endgültig festgesetzten, in Mark ausgedrückten geldlichen Bezüge eine weitere Erhöhung um 10 Prozent ein. Hierbei herrscht darüber Übereinstimmung, daß bei etwaiger weiterer Steigerung der Lebensunterhaltungskosten im Monat Mai gegen Ende des Monats, sobald die eingetretene Steigerung zu übersehen ist, darüber in Unterhandlungen einzutreten ist, inwieweit eine Erhöhung dieses Prozentsatzes unter Anrechnung desselben eintreten soll.

Lohnabbauversuche der Reeder in Deutschland.

Die im Aktionsausschuß vereinigten Verbände hatten für den Monat März den Reedern eine Forderung auf 30 Prozent Lohnerhöhung nebst einigen anderen Verbesserungen eingereicht. Die Herren jedoch, ermutigt durch eine vom Reichswirtschaftsminister kürzlich gehaltene Rede, in der er unter anderem sagte, „es muß endlich einmal Schluß gemacht werden mit den ewigen Lohnerhöhungen“, drehten den Spieß herum und versuchten, die ohnehin geringen Löhne der Seeleute um 10 Prozent zu reduzieren.

Die Verhandlungen mit den Vertretern der Reeder verliefen resultatlos und mußten vor dem Reichsarbeitsministerium fortgesetzt werden.

Der hier gefällte Schiedsspruch besagt folgendes:

1. Die durch die Lohnregelung vom 2. März 1923 festgesetzten geldlichen Bezüge bleiben für den Monat März unverändert mit Ausnahme der Überstundenvergütung, für die folgende Regelung getroffen wird:

im Hafen	1500 Mk. pro Stunde
für Vollgrade	1250 Mk. pro Stunde
für Junggrade außer Jungen	600 Mk. pro Stunde
für Jungen, Maßbraunjungen und Kochsjungen	550 Mk. pro Stunde

Ferner wird das Verpflegungsgeld im Falle einer ambulanten Krankenbehandlung wegen der damit verbundenen höheren Kosten auf 6000 Mark pro Tag festgesetzt.

2. a) Die Bestimmung betr. den Ausgleich im Einkommen zwischen dem 1. und 2. Offizier wird als tarifliche Bestimmung in den Zusatzvertrag aufgenommen, sobald sich ein Neudruck des Vertrages nötig macht.

b) Es wird den Parteien empfohlen, baldmöglichst in Verhandlungen über einen etwa notwendigen Ausgleich zwischen Kapitän und Steuerleuten auf Seeschleppern und Seeleichtern einzutreten.

3. Die Bestimmung über das Ausrüstungsgeld im Auslande bleibt in der bisherigen Fassung bestehen.

4. Den Parteien wird empfohlen, über die Auslegung des Absatzes „J“ des Mantelvertrags für Großschifffahrt, den Urlaub betreffend, baldmöglichst eine Vereinbarung herbeizuführen.

5. Die Versicherung der Effekten für Proviantverwalter und Proviantlagermeister ist ab 1. April 1923 mit 1250 000 Mark, für den Proviantaufseher mit 1150 000 Mark einzusetzen.

6. Die Beträge der Effektenversicherung bleiben in bisheriger Höhe bestehen.

Also nur die Überstundensätze wurden ganz minimal erhöht. Zu weiteren Zugeständnissen waren die Reeder nicht zu bewegen. Es scheint, als wollten die Herren bewußt einen Konflikt heraufbeschwören.

R. L.

Solidarität zwischen den Seeleuten und Hafendarbeitern

Gelegentlich der Aussperrung in Nantes hat die Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Landesverband der Seeleute) zufolge einer Mitteilung der I. T. F. folgenden Aufruf an die französischen Seeleute gerichtet:

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes.

Ubt Solidarität mit den Hafendarbeitern von Nantes!

Warnung und Aufruf an die organisierte Schiffsmannschaft der französischen Schiffe.

Die Unternehmer der Hafetriebe von Nantes haben die Aussperrung verhängt. Unsere dort als Hafendarbeiter beschäftigten Kameraden widersetzen sich hartnäckig den Bestrebungen der Arbeitgeber und wollen nicht als unterliegender Teil aus diesem Lohnstreit hervorgehen. Sie wollen ihre Gegner zur Anerkennung ihrer berechtigten Lohnansprüche zwingen.

Inzwischen ist der Arbeitsminister vermittelnd eingeschritten und hat dem Vorsteher der Loire Inférieure (Nieder-Loire) entsprechende Anweisungen erteilt, um alsbald die Beendigung der Aussperrung, die Wiederaufnahme der Arbeit und, entsprechend der vertraglichen Vereinbarung, die beide Teile bindet, den Zusammentritt der gemischten Kommission herbeizuführen.

In Solidarität mit den Hafendarbeitern gibt der Verband sämtlichen Mitgliedern die Weisung, jegliche Beteiligung an der Ein- oder Ausladung von Waren auf den in Nantes verankerten Schiffen zu unterlassen.

Er fordert die auf diesen Schiffen beschäftigten drei Berufsgruppen der Seeschifffahrt, die dem Verbands nicht angehören, auf, sich diesem Beschluß entsprechend zu verhalten.

Der Verband ist davon überzeugt, daß die Seeleute durch einmütiges Vorgehen mit den im Kampfe stehenden Kameraden zur erfolgreichen Beendigung der Aussperrung beitragen werden und dankt ihnen im voraus.

Es lebe die Solidarität der Arbeiterklasse!

Der Verbandsvorstand:

F. Cachuat

A. Rivelli.