



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

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

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM (HOLLAND)
VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 186 SÜD

EPOSTFACH 996
AMSTERDAM.

NUMMER 13/14

AMSTERDAM, DEN 15. JULI 1923

Inhalt: *Allgemeines:* Die Berliner Konferenz. — Kurzer Bericht über die am 17. und 18. Juni in Amsterdam abgehaltene Sitzung des Generalrats der I. T. F. — Richtigstellung. — Einverständnis mit dem Beschluß des Generalrats. — Mitteilungen des Büros. — Die italienischen Transportarbeiter an ihrem Wiederaufbauwerk. — Ihr und der nächste Krieg. — Der Friedensvertrag von Versailles. — Der sechsstündige Arbeitstag. — *Eisenbahner:* Der Lohnkampf der schweizerischen Eisenbahner. — Österreich. — Lohnherabsetzungen für die britischen Eisenbahner. — Ein neuer Angriff auf die Löhne des englischen Eisenbahnpersonals. — Anwachsen der englischen Organisation. — Kongreß des jugoslawischen Eisenbahner-Verbandes. — Neue drohende Verschlechterung in Holland. — 9. Kongreß des Landesverbandes Luxemburger Eisenbahner am 3. und 4. Juni zu Echternach. — Die Luxemburger Eisenbahner. — Der Niederländische Verband der Eisenbahner und Straßenbahner 1921/22. — Ferienaufenthalt in der Schweiz. — *Transportarbeiter:* Hafenarbeiterkonflikt in Goteburg. — Der Streik der englischen Hafenarbeiter. — Kraftwagenführer. — Bericht aus Ungarn. — Wie der Lohn, so die Arbeit. — Die Aktionen der französischen Straßenbahner. — Der Deutsche Verkehrsbund. — Verbandstag der deutsch-tschechischen Transportarbeiter. — *Seeleute:* Resolutionen der Seeleute-Konferenz vom 15. und 16. Mai in London. — Streik der deutschen Hochseefischer. — Streik der jugoslawischen Seeleute. — Ein Schritt näher zur Einheit der Seeleute. — Neue Lohnregelung für die englischen Offiziere (Maschinisten). — Der Britische Seemannsverband. — Das Spiel, das Herr Havelock Wilson mit den Unternehmern treibt.

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Es wird ersucht, bei Sendungen an die I. T. F. keine Personennamen anzugeben, sondern für uns bestimmte Schriftstücke nur wie folgt zu adressieren:

I. T. F., Postfach 996,

Amsterdam.

Die Berliner Konferenz.

Sonntag, den 17. und Montag, den 18. Juni trat der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Amsterdam zu einer Sitzung zusammen, um seine Haltung zu bestimmen hinsichtlich der am 23. und 24. Mai in Berlin abgehaltenen Konferenz zwischen Vertretern der I. T. F. und der Allrussischen Verbände der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, sowie bezüglich der auf dieser Konferenz gefaßten provisorischen Beschlüsse.

Mit Ausnahme von J. H. Thomas, dem Vertreter des britischen Eisenbahnerverbandes, waren alle Mitglieder des Generalrates der I. T. F. anwesend, sodaß die nach langen und ausführlichen Beratungen gefaßten Beschlüsse wohl als Ausdruck der Meinung, wenn nicht der gesamten, so doch sicher der übergroßen Mehrheit der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen gelten kann.

An anderer Stelle des Mitteilungsblattes findet der Leser die beiden Entschlüssen, in denen diese Meinung niedergelegt ist.

Im Leitartikel der letzten Nummer unseres Bulletins, in der auch die Manifeste und Beschlüsse der Berliner Konferenz abgedruckt waren, wurde auf die Bedeutung der Konferenz und auf den provisorischen Charakter ihrer Beschlüsse hingewiesen und gleichzeitig die Hoffnung und die Erwartung ausgesprochen, daß der Generalrat und alle angeschlossenen Organisationen, von dem Wunsche beseelt, im Interesse des Proletariats aller Länder eine starke, einmütige Macht zu bilden, die Beschlüsse beurteilen, sanktionieren und durchführen mögen.

Der Generalrat der I. T. F. hat, wie die beiden Resolutionen zeigen, diesen provisorischen Beschlüssen seine Sanktion nicht erteilt.

Die Gründe hierfür waren in der Hauptsache zweifacher Art.

Die Einheit mit den russischen Kameraden nicht nur, sondern mit allen revolutionären Transportarbeitern, Eisenbahnern und Seeleuten, die noch außerhalb der I. T. F. stehen, wünschten ausnahmslos alle Mitglieder des Generalrates. Über die Möglichkeit jedoch, zu dieser Einheit zu gelangen, und über den Zeitpunkt, wann diese Einheit möglich werden könnte, gingen die Meinungen auseinander. Gegenüber jenen, die die Auffassung verteidigten, daß die I. T. F. die Pflicht habe, die Einheit unter den Transportarbeitern, sobald sich hierzu nur die Möglichkeit bietet, durchzuführen, unabhängig von jeder anderen Gruppe von Arbeitern, betonte ein Teil des Generalrates als wesentliche Voraussetzung, daß die I. T. F. unter allen Umständen in völliger Übereinstimmung mit der Leitung des I. G. B. handeln müsse.

Wenn schon diese vom organisatorischen Standpunkt plausible Auffassung der Sachlage die Annahme der Berliner Beschlüsse durch den Generalrat beträchtlich erschwerte, so wurde sie vollends unmöglich durch die unüberlegte Hast, mit der seitens der russischen Organisationen und der ihnen zur Seite stehenden Gruppen und Minderheiten in verschiedenen Ländern die sofortige Durchführung der Beschlüsse betrieben wurde.



Ohne die Sitzung des Generalrates abzuwarten, der die provisorischen Beschlüsse erst zu genehmigen hatte, wurde allsogleich der Versuch gemacht, zur Durchführung der Beschlüsse in verschiedenen Ländern gemeinschaftliche Komitees zu errichten, wobei oftmals Ton und Form dieser Einladungen nicht gerade ein Beweis dafür waren, daß man sich in diesen Kreisen einen richtigen Begriff von den neu zu schaffenden Verhältnissen machte. Schließlich wurde der Weg völlig verrammelt durch die Veröffentlichung eines ausführlichen Artikels von Losowsky, in dem dieser es für passend erachtete, die Vertreter der I. T. F. auf der Berliner Konferenz gegeneinander auszuspielen.

Es wäre indes eine fälschliche Auffassung, wenn man behaupten wollte, daß die Berliner Beschlüsse angenommen worden wären, wenn diese Veröffentlichung — die freilich den denkbar schlechtesten Eindruck machte und die in der Tat nicht gerade geeignet war, die Beweisführung derjenigen Mitglieder des Generalrates zu stützen, die die Meinung vertraten, daß es auch die russischen Kameraden redlich meinten — nicht erfolgt wäre.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß auf das moralische Band, das zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und der Gewerkschaftsinternationale besteht, großes Gewicht gelegt wurde, daß aber andererseits das übereilte, unbesonnene und nicht zu rechtfertigende Vorgehen der anderen Partei die Position jener ungemein erschwerte, die sich für die Annahme der Beschlüsse einsetzten.

Die I. T. F. hat sich nunmehr an den I. G. B. gewandt, in der Hoffnung und Erwartung, daß die Frage der Einheitsfront mit den russischen Kameraden alsbald einer Konferenz der Internationalen Berufssekretariate zur Beratung vorgelegt wird.

In einer demnächst stattfindenden Vorstandssitzung des I. G. B. wird die vom Generalrat der I. T. F. angenommene Resolution zur Besprechung gelangen. Wir können hier nur der Hoffnung Ausdruck geben, daß der Vorstand der gewerkschaftlichen Internationale einen Weg finden möge, der uns zu der so dringend nötigen Einheit der Arbeiterbewegung führt.

* * *

Schließlich eine rein persönliche Bemerkung:

Es ist ein offenes Geheimnis, daß ich mit meiner ganzen Persönlichkeit dafür eingetreten bin und dafür gearbeitet habe, um mit den russischen Arbeitern zu einer Übereinstimmung zu gelangen. Für das, was in Berlin geschehen ist, für die Konferenz selbst und für die Veröffentlichung der Manifeste und Entschlüsse, trägt in der I. T. F. keiner mehr und größere Verantwortung als ich. Soweit dies etwa noch nötig gewesen sein mochte, habe ich in der Generalratssitzung jeden Zweifel über diesen Punkt beseitigt. Ich möchte auch an dieser Stelle nochmals erklären: Wenn seitens der I. T. F. Fehler begangen worden sind, dann war ich es, der sie begangen hat; und wenn dafür ein Sündenbock gebraucht wird, dann kann es niemand anders sein als ich.

Durch den Mund des Vorsitzenden Williams haben dieser und ich unsere Mandate als Vorsitzender bzw. Sekretär der I. T. F. dem Generalrat zur Verfügung gestellt. Dieser hat die Enthebung abgelehnt und darauf gedrungen, daß wir beide auf unserem Posten verbleiben und Williams wie mir sein volles Vertrauen hinsichtlich der Vergangenheit wie der Zukunft ausgesprochen.

Ich bin auf meinem Posten geblieben und werde auf ihm bleiben, solange ich das Vertrauen des Generalrates und der angeschlossenen Organisationen besitze, aber ich will in bezug auf meine Denkweise und meine Überzeugung, wie auch über das, was ich getan habe und tun werde, auch nicht den Schatten eines Mißverständnisses bestehen lassen.

Die Bemühungen, die ich aufgewendet, die Schritte, die ich getan habe und die ich in Übereinstimmung mit der Auffassung

der Mehrheit der angeschlossenen Organisationen unternommen zu haben glaubte, sind nicht die Folge einer plötzlichen „Aufwallung“ und auch nicht auf Enttäuschung oder andere Gefühlsmomente zurückzuführen, wie man dies von gewisser Seite darzustellen bemüht ist. Mein Bestreben war, ist und wird sein, die Einheit der Arbeiterbewegung herzustellen, da ich in tiefster Seele davon überzeugt bin, daß die Arbeiterbewegung, ob sie nun nach links oder nach rechts orientiert sein mag, wenn diese Einheit nicht mit der größten Schnelligkeit zustande kommt, durch die immer kühner vorrückende Reaktion in ihrem Dasein bedroht ist.

Ich möchte an dieser Stelle wörtlich wiederholen, was ich am Schlusse meiner Darlegung in der Generalratssitzung ausgeführt habe:

„Ich sage offen heraus: Ganz gleich, was geschehen wird, wie auch der Beschluß hier fallen wird, ich werde weiter arbeiten und werde weiter versuchen, die Einheit der Arbeiterschaft zustande zu bringen. Ich werde weiter versuchen, die Arbeiterschaft im Kampfe gegen Krieg, Militarismus und Kapitalismus zu revolutionieren, sowie ich es bisher gemacht habe. Ich betrachte es als meine Aufgabe, ganz gleich, wo ich stehe, in der I. T. F. oder außerhalb derselben, solange ich revolutionärer Sozialist bin und im Interesse der Arbeiterklasse arbeiten kann und darf, mein Leben und meine Kraft für sie einzusetzen in dem Sinne, wie ich es in letzter Zeit getan habe. Weil ich der Überzeugung bin, daß nur durch das Führen des rücksichtslosesten Klassenkampfes die Arbeiterbewegung zu ihrem Ziele gelangen kann.“

Unter dieser Voraussetzung war ich bereit, als Sekretär der I. T. F. auf meinem Posten zu bleiben. In diesem Geiste werde ich meine Aufgabe auch weiter durchführen. Daß ich dabei als Sekretär der I. T. F. den durch die Kongreßbeschlüsse und vom Generalrat vorgezeichneten Richtlinien folgen werde, ist selbstverständlich.

Edo Fimmen.

Kurzer Bericht über die am 17. und 18. Juni in Amsterdam abgehaltene Sitzung des Generalrats der I. T. F.

Es waren folgende Mitglieder anwesend:

Robert Williams, Vorsitzender (London); M. Bidegaray (Paris); W. Brodecky (Prag); J. Döring (Berlin); T. Gómez (Madrid); H. Jochade (Berlin); Ch. Lindley (Stockholm); C. Mahlman (Antwerpen); G. Sardelli (Rom); J. Tomschik (Wien); Joh. Brautigam und P. Moltmaker (Mitglieder des holländischen Büros); Edo Fimmen (Generalsekretär); N. Nathans (2. Sekretär).

Bezüglich der Stellungnahme zu den russischen Gewerkschaften wurden nach vorausgegangener Diskussion die folgenden Entschlüsse angenommen:

I.

„Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bedauert, daß durch die Vereinbarung der am 23. und 24. Mai in Berlin stattgefundenen Konferenz von Vertretern seiner Exekutive und Vertretern der Allrussischen Verbände der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute ein Gegensatz entstanden ist zwischen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und dem Internationalen Gewerkschaftsbund.“

Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation spricht als seine Meinung aus, daß ein möglichst inniges Zusammenarbeiten zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem Internationalen Gewerkschaftsbund im Interesse der Arbeiterklasse liegt, hält es jedoch ebenfalls für notwendig, daß in der heutigen Situation zur Bekämpfung von Reaktion, Militarismus und drohender Kriegsgefahr eine Zusammenfassung aller proletarischen Kräfte, auch der noch außerhalb des Internationalen Gewerkschaftsbundes stehenden und der ihm angeschlossenen Organisationen im Interesse des Proletariats notwendig ist.

Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wendet sich aus dieser Erwägung heraus an den Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes mit dem Ersuchen, im Einvernehmen mit dem Allrussischen Gewerkschaftsbund, resp. mit der Roten Gewerkschaftsinternationale die Grundlage für diese Zusammenfassung aller proletarischen Kräfte zu schaffen und im Einverständnis mit den Internationalen Berufssekretariaten die Frage zu prüfen, ob nicht bereits jetzt die Zusammenfassung für bestimmte Berufe möglich wäre, in Erwartung, daß später die Einheit national und international auf der ganzen Linie zustande kommt."

II.

„Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat in seiner Sitzung vom 17. und 18. Juni 1923 Kenntnis genommen von den Verhandlungen der am 23. und 24. Mai in Berlin stattgefundenen Besprechung mit Vertretern der russischen Transportarbeiter-Gewerkschaften zum Zwecke der Herbeiführung einer Einigkeit in der Gewerkschaftsbewegung im Kampfe gegen den Krieg und die Reaktion und erklärt dazu folgendes:

Der Generalrat hält die organisatorische Zusammenfassung aller proletarischen Kräfte zum Kampfe gegen Krieg, Reaktion und Faschismus nach wie vor durchaus im Interesse des Proletariats und erklärt, daß die Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation auf der Berliner Konferenz vom 23. und 24. Mai in diesem Sinne für die Schaffung der Einigkeit in der Gewerkschaftsbewegung gewirkt haben. In Konsequenz der Kongreßbeschlüsse der Internationalen Transportarbeiter-Föderation von Kristiania, Genf und Wien ist die Internationale Transportarbeiter-Föderation bereit, gemeinsam mit allen proletarischen Kräften, die gewillt sind, den Kampf zu führen, den Kampf gegen Krieg, Reaktion und Faschismus aufzunehmen.

Als Vorbedingung für die Bildung einer Einheitsfront mit der R. G. I. oder mit Teilen derselben ist erforderlich, daß die Rote Gewerkschaftsinternationale die ihr angeschlossenen Organisationen anweist, daß zum Zwecke der Erreichung der Einigkeit in der Gewerkschaftsbewegung der Kampf gegen die dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Organisationen auf der ganzen Linie eingestellt wird, für die Durchführung dieser Anweisung die Garantie übernimmt und die russischen Gewerkschaften sich bereit erklären, die zur Durchführung des Kampfes gegen den Krieg, die Reaktion und Faschismus nötigen Aktionen und Mittel auch in Rußland zur Anwendung zu bringen.

Als Mitglieder werden zugelassen:

Der Englische Verband der Maschinisten und Heizer und der Lagerhaus- und Transportarbeiter-Verband in der Tschechoslowakei.

Das von letztgenannter Organisation gestellte Anschlußgesuch traf während der Sitzung des Generalrats ein. (Den Antrag der amerikanischen Hafenarbeiter erzielten wir erst am Tage nach der Sitzung des Generalrats.)

Es wurde beschlossen, dem Angestellten des Niederländischen Transportarbeiter-Verbandes, Kamerad Remans, ein Sympathieschreiben zu senden. Dieser befindet sich immer noch in Aachen in Haft, weil er unter den holländischen Mannschaften der Rheinschiffe dahin gearbeitet hat, um sie von der Leistung von Streikbrecherdiensten gegen die streikenden deutschen Kameraden abzuhalten.

Richtigstellung.

Anläßlich der Veröffentlichung des Berichtes über die Berliner Konferenz in der Nummer 11/12 unseres Mitteilungsblattes vom 15. Juni d. J. erhalten wir vom Kollegen Bidegaray ein Schreiben, in dem er uns im Zusammenhang mit dem unter der Überschrift: „Allgemeine Diskussion und Arbeit der Konferenz“ erschienenen Abschnitt eine Anzahl Bemerkungen zukommen läßt.

Er wendet sich dabei gegen folgende zwei Abschnitte der erwähnten Veröffentlichung:

„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."

Ferner:

„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. Es wurden Kommissionen gewählt, die mit der Ausarbeitung einzelner Fragen für die endgültige Beschlußfassung seitens der Konferenz beauftragt wurden."

Bidegaray bemerkt

1. daß er am ersten Tage an der Konferenz nicht teilgenommen hat, weil er erst am späten Abend des 23. Mai in Berlin eintraf, sodaß er nur durch kurze Erläuterungen erfuhr, was am ersten Tage besprochen worden ist;

2. daß er seine Verwunderung darüber ausgedrückt hat, daß Losowsky an der Konferenz teilnahm, obgleich zuvor nicht davon gesprochen wurde, daß dieser teilnehmen würde;

3. daß er erklärt hat, „unter „Einheitsfront“ nur die gewerkschaftliche Einigkeit zu verstehen, die selbstbestimmend und frei von jeder politischen Bevormundung ist“;

4. daß er sich auch darüber freute, mit den russischen Kollegen in Verbindung zu treten, daß aber, wenn sie wünschen sollten, daß diese Zusammenkunft ein für die Bewegung günstiges Ergebnis zeitige, sie ihren Verleumdungs- und Beleidigungszug sowie die Zellenbildung einstellen müßten;

5. daß er mit den entworfenen Resolutionen unter der Bedingung einverstanden war, daß gegen jeden Krieg, jede Reaktion und jeden Faschismus gekämpft werden solle;

6. daß er erklärt hat, daß die Konferenz keine endgültigen Beschlüsse fassen könne, sondern daß diese dem Exekutiv-Komitee der I. T. F. vorgelegt werden sollten;

7. daß die I. T. F. bezüglich der Vereinigung mit den Kollegen keine Beschlüsse fassen dürfe, ohne darüber die Ansicht des J. G. B. gehört zu haben.

Wir haben uns beeilt, diese Bemerkungen Bidegarays seinem Wunsche gemäß in unserem Mitteilungsblatt zu veröffentlichen. Es ist selbstverständlich, daß bei der kurzen Abfassung der Besprechung in dem veröffentlichten Bericht die von den verschiedenen Anwesenden vorgebrachten Meinungen nicht wiedergegeben werden konnten, Er kann dadurch nicht vollständig sein, macht darauf auch keinen Anspruch.

Einverständnis mit dem Beschluß des Generalrats.

James O'Grady, Mitglied des englischen Parlaments, Sekretär der Britischen Fabrikarbeiter-Föderation und Vorsitzender des Internationalen Fabrikarbeiter-Verbandes, der während der Hilfsaktion für das russische Volk namens und im Auftrag des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Rußland war, schreibt aus Anlaß der durch den Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gefaßten Entschliebung im „Daily Herald“ unterm 26. Juni d. J. folgendes:

„In Ihrer Montagsnummer erschien unter der Aufschrift „Die Einheitsfront“ ein Artikel, der eine Entschliebung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation enthält, in welcher der Internationale Gewerkschaftsbund ersucht wird, sich mit dem Russischen Gewerkschaftsbund zum Zwecke der Zusammenfassung aller Kräfte der Arbeiterklasse in Verbindung zu setzen usw.“

Diese Entschliebung begrüße ich mit Freuden, weil ich bereits mit der russischen Gewerkschaftsbewegung in Berührung stand.

Ich bedauere dagegen die Haltung des Internationalen Gewerkschaftsbundes gegenüber unseren organisierten russischen Kameraden, weil, wenngleich unsere russischen Brüder der Roten Gewerkschaftsinternationale angehören, bei ihnen — ohne Nebenabsichten — der innige Wunsch besteht, mit der westeuropäischen Gewerkschaftsbewegung in unmittelbare Verbindung zu kommen.

Ein Vorkommnis in Moskau.

Lassen Sie mich von einem Vorfall erzählen, der sich in Moskau ereignete.

Ich wurde im März 1922 ersucht, bei einer Konferenz von Delegierten aus der chemischen Industrie eine Ansprache zu halten. Ich wurde bei dieser Gelegenheit als Vorsitzender der Internationalen Fabrikarbeiter-Föderation gefragt, warum das Ersuchen der Russen um Zulassung abgewiesen worden sei. Ich beantwortete die Frage dahin, daß die in der russischen chemischen Industrie beschäftigten Arbeiter Bedingungen stellten, die es unmöglich machten, ihrem Anschlusse zuzustimmen.

Nach abgehaltenen Besprechungen und auf meinen Rat stellten sie ein zweites Beitrittsgesuch, worin sie sich voll und ganz hinter die Satzungen der Internationalen Fabrikarbeiter-Föderation stellten.

Der zweite Antrag wurde dem Vorstand der Internationale vorgelegt. Unter den vorliegenden Umständen befürwortete ich als Vorsitzender die Zulassung des russischen Fabrikarbeiter-Verbandes. Meine Vorstellungen fanden aber kein Gehör; man beschloß, den Rat des Büros des Internationalen Gewerkschaftsbundes einzuholen.

Ich wußte natürlich, wie die Antwort des Internationalen Gewerkschaftsbundes ausfallen werde, nämlich keine Zulassung, bevor sich die chemischen Arbeiter nicht von der Roten Internationale losgesagt haben. In diesem Sinne handelte auch die Internationale Föderation, deren Vorsitzender ich bin.

Die Vogelstraußpolitik des I. G. B.

Es erübrigt sich wohl für mich, zu bekunden, daß ich entschieden gegen diese Vogelstraußpolitik bin. Ich habe die felsenfeste Überzeugung, daß der Internationale Gewerkschaftsbund über kurz oder lang diese Politik schmerzlich bereuen wird. Wenn nach der Auffassung des Internationalen Gewerkschaftsbundes die Politik der Roten Gewerkschaftsbewegung schädlich ist, so scheint mir der einzig richtige Weg, den wir einschlagen müssen, um unsere russischen Brüder von unserem Standpunkt zu überzeugen, der zu sein, kein Mittel unversucht zu lassen, um sie in unsere Reihen zu bringen.

In dem aus der russischen Revolution hervorgegangenen ökonomischen System vollzieht sich allmählich eine Änderung, die durch unsere weltwirtschaftlichen Zustände bedingt ist. Ist es nicht auch so, daß wir aus den Erfahrungen unserer russischen Brüder etwas zu lernen haben und diese ihrerseits einsehen lernen müssen, daß auch sie aus den Schwierigkeiten, mit denen wir zu kämpfen haben, gute Lehren ziehen können?

Das, was nach meiner Ansicht die westeuropäischen Gewerkschafter noch lernen müssen, ist, daß Rußland ein großer Staat ist, der eine Revolution durchgemacht hat, die gegenüber einem politischen und wirtschaftlichen System, das das Volk jahrhundertlang unterdrückte, erfolgreich verlief und das dasselbe Rußland durch diese Umwälzung mit dem ganzen System abgerechnet hat.

Der Rückschlag blieb nicht aus. Seien wir uns aber darüber im klaren, daß ungeachtet des — im Einvernehmen mit den Roten Gewerkschaften — eingeschlagenen Krebsganges der russischen Regierung die Umgestaltung der russischen Verhältnisse die wirtschaftlichen und politischen Systeme der Welt ändern werden.

Vorurteil.

Ich erachte es in aller Bescheidenheit als unsere Pflicht, diesen Werdegang zu fördern und sowohl die Arbeiterbewegung als auch die sozialistische Bewegung der verschiedenen Länder zu warnen, in Vorurteile zu verfallen.

Was ich gegen den Internationalen Gewerkschaftsbund ins Feld zu führen habe, ist, daß seine Politik aus Vorurteilen entspringt und deshalb begrüße ich mit Freuden die vom Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gefaßte Entschliebung.

Ich bin davon überzeugt, daß die Resolution der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den Weg weist zur ökonomischen und politischen Befreiung der Arbeiterschaft der ganzen Welt.

Mitteilungen des Büros.

Bericht über den Wiener Kongreß.

Der deutsche Bericht über den Wiener Kongreß ist zum Versand gelangt.

Organisationen, die außer der gesandten Anzahl noch Protokolle wünschen, wollen uns davon vor dem 15. August in Kenntnis setzen.

* * *

Neue Anschlüsse.)*

Der *Bund für Maschinisten und Heizer Englands* (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen) meldete sich zum Beitritt zur I. T. F. an.

Wir heißen diese Kameraden in unseren Reihen herzlich willkommen.

Vor kurzem sandten wir allen noch abseits stehenden und zu uns gehörenden Organisationen einen Aufruf zum Anschluß.

Wir hoffen, daß der Beschluß der englischen Maschinisten und Heizer, wenn nicht allen, so doch vielen als Vorbild dienen möge.

*) Wurde durch Versehen seitens der Druckerei in der vorigen Nummer nicht aufgenommen.

* * *

Neue Beitritte.

Als Mitglieder haben sich angemeldet:

Der Verband der Lugerhaus- und Transportarbeiter in der Tschechoslowakei.

Der Transportarbeiter-Verband für Nordamerika und Kanada.

Die letztgenannte Organisation ist die erste außer-europäische, die sich uns angeschlossen hat. Wir sprechen die Hoffnung aus, daß das von diesen Pionieren gegebene Vorbild bald zahlreiche Nachahmung finden möge.

Kameraden aus den übrigen Weltteilen! Auch Euer Platz ist in unserer Internationale!

* * *

Anschluß der finnischen Transportarbeiter.

Der Finnische Bund der Transportarbeiter, Holzsäger und Fabrikarbeiter hat sich für seine Fachgruppe Transportarbeiter als Mitglied bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angemeldet.

* * *

Ausschluß des Italienischen Seeleuteverbandes aus der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Auf Grund des Umstandes, daß der Italienische Seeleuteverband mit den Faschisten zusammenarbeitet, erfolgte sein Ausschluß aus der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

* * *

Die neue Broschüre.

Es ging eine weitere Bestellung ein auf 300 Exemplare vom Schwedischen Lokomotivführer-Verband.

* * *

Abzuhaltender Kongreß.

Die spanische Eisenbahner-Organisation — Madrid, am 22. Juli und folgende Tage.

* * *

Protest gegen die ungarischen Verfolgungen.

Seitens des Verkehrsbundes und des Eisenbahnverbandes Deutschlands ist der königlich ungarischen Regierung durch die Gesandtschaft in Berlin in Sachen der Behandlung unserer Kollegen in Ungarn nachstehende Eingabe gesandt worden:

„Am 25. Februar d. J. tagte in Budapest der Kongreß des Ungarischen Transportarbeiterverbandes. Die Verhältnisse, unter denen diese Tagung stattfand, werden durch folgende Tatsachen gekennzeichnet:

Es waren nur Vertreter der *Budapester* Transportarbeiter anwesend. Alle übrigen Ortsgruppen konnten den Kongreß nicht beschicken, weil sie durch die Behörden sistiert sind.

Für alle Zusammenkünfte, einschließlich der Vorstandssitzungen, mußte vorher die polizeiliche Erlaubnis eingeholt werden.

Der Kongreß wurde ständig von sieben Polizeibeamten, davon zwei in Zivil, überwacht.

Der Sekretär des Verbandes wurde zehn Tage vor Abhaltung des Kongresses verhaftet und zwar wegen einer Rede, die er vor einigen Jahren gehalten hat.

Die Polizei hatte bereits vor dem Kongreß schriftlich mitteilen lassen, daß eventuell anwesende Vertreter *ausländischer* Organisationen nicht das Wort ergreifen dürften.

Als kurz vor dem Kongreß das Organ des Ungarischen Transportarbeiterverbandes einen Artikel über die *Eisenbahner* Ungarns veröffentlichte, wurde das Blatt von der Polizei beschlagnahmt und dem Vorstand eröffnet, daß im Wiederholungsfalle die Organisation aufgelöst würde.

Ähnlich wie mit den Transportarbeitern verfährt die Königlich Ungarische Regierung mit den *Eisenbahnangestellten und -Arbeitern*. Ihnen ist die Herausgabe eines eigenen Publikationsorgans, wie auch die Bildung einer auf dem Standpunkt der modernen Arbeiterbewegung stehenden Organisation überhaupt verboten.

Andererseits schreckt die Königlich Ungarische Regierung vor keinem Mittel zurück, um die Eisenbahnangestellten und -Arbeiter in die von ihr protegierten christlichen Organisationen zu pressen, wobei sie sich selbst des Zwanges und der Drohung mit Verhaftung und Internierung bedient.

Die hier angeführten Tatsachen beweisen, daß die Königlich Ungarische Regierung unter völliger Nichtachtung des *Teiles XIII des Vertrages von Trianon* den ungarischen Transportarbeitern wie auch den Eisenbahnangestellten und -Arbeitern das Koalitionsrecht, welches den Arbeitern und Angestellten aller anderen Länder uneingeschränkt zusteht, verweigert.

Die Unterzeichneten legen gegen das Verhalten der Königlich Ungarischen Regierung namens der 600 000 im Deutschen Verkehrsbund und 500 000 im Deutschen Eisenbahnverband organisierten Arbeiter und Angestellten schärfsten Protest ein! Sie geben der Erwartung Ausdruck, daß in Zukunft auch den ungarischen Transportarbeitern, Eisenbahnangestellten und -Arbeitern das ihnen gebührende Recht auf freie Betätigung in ihren gewerkschaftlichen Organisationen von der Königlich Ungarischen Regierung in keiner Weise geschmälert wird.“

* * *

Auch die Jugoslawische Eisenbahnerorganisation hat gemeinsam mit dem Jugoslawischen Gewerkschaftsbund bei der dortigen ungarischen Gesandtschaft gegen die Verfolgungen unserer ungarischen Genossen Protest erhoben.

* * *

Fragebogen für die Eisenbahner und Straßenbahner.

Wir ersuchen dringend um schleunige Beantwortung der Fragebogen bezüglich des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals.

* * *

Fragebogen über die Seeleute.

Es werden dieser Tage Fragebogen über verschiedene die *Seeleute* betreffende wichtige Angelegenheiten versandt.

Wir ersuchen um schnelle und genaue Behandlung derselben.

* * *

Fragebogen über die Sozialisierung der Eisenbahnen.

Die Niederländische Vereinigung des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals sandte bereits ihre Angaben ein. Wir rechnen auf eine alsbaldige Nachahmung dieses Beispiels.

Die italienischen Transportarbeiter an ihrem Wiederaufbauwerk.

Unsere Not ist größer als je.

Täglich und stündlich wissen die Leute, die in breiter Öffentlichkeit stehen, nichts anderes zu tun, als verfängliche Erlasse herauszugeben, die bezwecken, die Transportarbeiter an den Rand des Verderbens zu bringen.

Die Eisenbahner, die Angestellten der Straßenbahnen, die Hafnarbeiter und die Beamten der Binnenschifffahrt sind gegenwärtig in bezug auf ihre Löhne und die politischen und gewerkschaftlichen Freiheiten aufs äußerste bedrängt.

Es nützt nichts, zu kritisieren oder sich zu erzürnen. Die Gewerkschafter haben — wir werden später Gelegenheit haben, dies zu erwähnen — bereits begriffen, in welchem chaotischem Zustande sich der italienische Faschismus befindet, und allmählich gehen sie auch dazu über, ihre Stellung, die sie sich zu verschaffen wußten und die ihnen in feiger Weise durch diejenigen, die nicht wissen, was Arbeit ist, entrissen und strittig gemacht wurde, zurückzuerobern.

Laßt uns nun von den gegenwärtigen Ereignissen sprechen:

Die Straßen- und Kleinbahner.

Seit langer Zeit haben die Unternehmer im Transportgewerbe den Kampf gegen die Tarifverträge aufgenommen, die sie mit Hilfe der Regierung ungünstiger zu gestalten versuchen.

Die Versuche der Arbeitgeber waren von Erfolg gekrönt. Diese Erfolge bestehen in Anordnungen des Verkehrsministers, durch welche die Rechte der Angestellten geschmälert und die Entschädigung für die Kosten der Lebenshaltung herabgesetzt wurden.

Die Herren Industriellen wollten sich indessen damit nicht begnügen. Sie verlangten tatsächlich von der faschistischen Regierung weitere Genugtuung, die ihnen auch gewährt wurde. Ein neuerlicher Erlaß ermächtigt die Eisenbahn- und Straßenbahnunternehmungen, eine beträchtliche Anzahl Angestellte zu entlassen; dabei setzt er eine ganz ungenügende Entschädigung fest und stellt Kennzeichen und Prüfsteine auf, die darauf ausgehen, die mißliebigen Angestellten unter dem Personal sorgfältig auszuscheiden, um jede gewerkschaftliche Entwicklung zu unterbinden.

Dadurch, daß sich der Staat in die zwischen den Unternehmern und den Transportarbeitern bestehenden Beziehungen eingemischt hat, vollzog er eine dieser willkürlichen Handlungen, die gegenwärtig in Italien an der Tagesordnung sind.

Die Regierung hat, abgesehen von der Außerachtlassung jeder politischen Regel, eine rechtliche Ungeheuerlichkeit begangen, wofür die Organisation noch Genugtuung erhofft.

Bei den Entlassungen wird vor allem auf diejenigen abgezielt, die rührige Gewerkschaftsmitglieder sind und sich für die Organisation verdient gemacht haben; sie werden rücksichtslos weggeschickt. Diejenigen, die auf Seiten der Regierungspartei stehen, werden schonend behandelt.

Das Regime, das durch die regierungsfreundliche Reaktion eingesetzt wurde und das mit den Unternehmern zusammenarbeitet, hat, besonders in den kleinen Städten, ziemlich schwere Folgen gezeitigt. Die Organisation der Kleinbahner hat bereits die Folgen solch verhängnisvoller Ereignisse zu spüren bekommen.

Die Gewerkschaft der italienischen Straßenbahner, die die Mehrzahl der in den Großstädten Beschäftigten zu ihren Mitgliedern zählt, in der ferner eine große Einheitlichkeit besteht, war bis heute und wird auch in Zukunft unter den bei ihr bestehenden günstigeren Verhältnissen der Situation gewachsen sein.

Im allgemeinen können wir aber feststellen, daß trotz des Kampfes, der erbarmungslos gegen unsere Mitglieder geführt wird, diese tapferen Widerstand leisten. Man bemerkt sogar überall ein Erwachen der Energien, die bisher notgedrungen verborgen waren.

Seit einiger Zeit hat eine Abwanderung aus den Reihen der Fasziisten eingesetzt und die seitens der Exfasziisten gestellten Ansuchen auf Wiedermehrlassung zu unserer Organisation sind nicht selten.

Die Seeleute-Föderation.

Sie setzt immer noch ihre faszistische Politik unter dem Druck und der persönlichen Leitung des Sekretärs Giulietti fort, der für den Übertritt einer solch wichtigen Organisation zum Fasziismus verantwortlich ist.

Wir haben dem, was wir bereits in dieser Hinsicht Gelegenheit hatten zu sagen, nichts mehr hinzuzufügen. Es erscheint uns aber dennoch angebracht, Euch eine kleine Episode bekanntzugeben, die beweist, wie weit es der Kapitän Giulietti mit seiner Unterwürfigkeit gebracht hat. Ich entnehme den Zeitungen das Folgende:

„Die Seeleute-Föderation hat dem Marineminister, M. Thaon di Revel, als er zum Herzog ernannt wurde, nachstehendes Telegramm gesandt:

Herzog Revel — Marineminister — Rom.

Die organisierten Seeleute begrüßen Sie als Sieger über das Meer.
Hochachtung Giulietti.

Der Minister hat darauf folgendermaßen geantwortet:

Kapitän Giulietti — Vorsitzender Seeleuteföderation — Genua.

Der Gruß der Seeleute ist mir besonders angenehm, weil er von Arbeitern kommt, die in so großem Maße zum nationalen Wohlstand beitragen.
Admiral Revel.“

Der Gewerkschaftsbund der italienischen Eisenbahner.

Die Lage ist immer noch sehr ernst. Die Zahl derjenigen, die abgesetzt wurden und derer, welchen dies noch bevorsteht, beläuft sich schon auf mehrere tausend Eisenbahner; der Wortlaut des Erlasses, der die Art und Weise der Entlassungen regelt, ist darauf erpicht, politische Wiedervergeltung zu üben. Der faszistische Oberregierungskommissar hat in seinen zahlreichen Unterredungen klipp und klar erklärt, daß diejenigen, die sich für die Gewerkschaft ins Zeug legten, entlassen werden müssen.

Die nachstehend angeführten Vorkommnisse haben sich erst kürzlich ereignet und zwar:

1. Die Aufhebung der Tätigkeit des Vorstandes der Ortsgruppe von Reggio in Kalabrien, weil er eine Sammlung unter

den Eisenbahnern, die dadurch ihren entlassenen Kollegen einen Beweis ihrer Zuneigung geben wollten, begünstigt hatte.

2. Die Verabschiedung verschiedener Gruppen des Fahrpersonals, weil sie auf Wagen der Züge, die sie begleiteten, gewisse Inschriften nicht bemerkt hatten.

3. Der Angriff auf zwei Kollegen von Parma, weil sie dem Befehl, ihr gewerkschaftliches Amt als Gruppenführer niederzulegen, keine Folge geleistet hatten.

4. Das Rundschreiben des Vorstandes des Zugdienstes, das den Büros seines Ressorts vorschrieb, alle diejenigen, die als Gewerkschaftsmitglieder eingeschrieben sind oder die „Tribüne“ (die Verbandszeitung) lesen, zur Anzeige zu bringen.

5. Die Beschlagnahme von Mitgliedsbüchern und Geldbeträgen durch das Gericht von Fortezza, das die Einziehung von zugewendeten Gaben und die Geldsammlung zugunsten der betroffenen Eisenbahner für ein heimliches Eintreten für die Gewerkschaft erklärten.

6. Die Entlassung des Kollegen Innocenzi von Rom aus dem einzigen Grunde, weil er an der Bewegung bezüglich der Entlassung von Beamten, die nach dem 24. Mai 1915 in Kraft getreten ist, teilgenommen hat.

Es ist nun offensichtlich, daß der Stand der Dinge immer noch der gleiche ist.

Das genügt jedoch noch nicht.

Zufolge der Tatsache, daß auf den Eisenbahnwagen Inschriften, die sich in Lobeserhebungen dem König und Nitti gegenüber ergingen und andere Inschriften, die keineswegs einen Umsturz bewirken wollten, angebracht waren, hat M. Torre, der Tyrann der Eisenbahnen, geglaubt, 62 Beamte ihres Amtes entheben und deren Weiterzahlung des Gehalts einstellen zu müssen. Dieser Gedanke ist, in der Tat, vortrefflich! Wo bleibt hier der Beweis für die Verantwortlichkeit dieser 62 Angestellten, selbst wenn man annimmt, daß diese Inschriften verbrecherisch wären, was einem aber als sinnwidrig erscheint, wenn man die Dinge vom Gesichtspunkt der elementarsten Logik aus betrachtet. Aber gegenwärtig darf man sich über nichts mehr verwundern. Wir leben von Überraschungen und das Schicksal der selbständigen Köpfe ist mehr als je ungewiß, während das Absurde an der Tagesordnung ist.

Die Eisenbahner bleiben in großer Mehrzahl ihrer Organisation treu, selbst wenn sie sich auch materiell außerstande sehen, ihren gewerkschaftlichen Verpflichtungen nachzukommen. Sie wissen, daß die Rettung in ihrem festen Willen und in der aus ihrer Einigkeit hervorgehenden Macht liegt, die sie erst recht zur Anwendung bringen werden, wenn die Bedrückung und die Einschränkung ihrer Rechte einmal nachläßt oder gar aufhört.

Hilfe für die verfolgten italienischen Kameraden.

Wir erhalten aus Italien noch nachfolgendes Schreiben, das für sich selbst spricht:

„Wir haben die Summe, die Ihr für uns bestimmt habt, erhalten und wir danken Euch für diese brüderliche Hilfe, durch die die Familien verschiedener unserer Kameraden unterstützt werden sollen.

Ihr werdet aus den Zeitungen ersehen haben, daß sich unser Zustand infolge einer neuen Maßregel verschlimmert hat, die etwa 3000 Eisenbahnbeamte außer Dienst stellte, und zwar fast sämtliche Sekretäre unserer Abteilungen, Mitglieder der Abteilungsverwaltungen, Mitglieder örtlicher Kommissionen, Mitglieder, die mit dem Einziehen von Beiträgen beauftragt sind, usw. Zweifellos werden in diesem Monat neue Entlassungen erfolgen, die alle diejenigen von uns treffen soll, die noch innerhalb der Gewerkschaftsbewegung tätig sind.

Ihr werdet begreifen, wie sehr die davon Betroffenen auf diese solidarische Hilfe der gesamten Arbeiterklasse rechnen.“

Ihr und der nächste Krieg.

„Dieses Problem berührt Euch und alle anderen Familien Amerikas. Laßt mich deshalb daran erinnern, daß heute schon eine ganze Anzahl gut ausgebildeter, eifriger Offiziere Pläne ausarbeiten, um Eure Söhne und die anderer im nächsten Kriege zu verwenden. Tagtäglich werden Beobachtungen gemacht, nicht nur seitens ausländischer Regierungen, sondern auch hier in unserem eigenen Lande, wie Eure Söhne ausgewählt, mobilisiert, eingekleidet, ausgerüstet, gedrillt und nach dem Schlachtfelde befördert werden sollen, wie sie aufmarschieren, beim Manöver verwundet und schließlich in das Feuer getrieben werden sollen. Heute beschäftigt man sich sogar damit, ob man im nächsten Kriege die Körper der Gefallenen begraben oder verbrennen wird, auf welche Weise die Krüppel, die durch Gase Vergifteten und die Verwundeten wieder hergestellt werden und zu weiterem Morden auf den Kampfplatz zurückzubringen sind und ferner, wie Eure Burschen und andere junge Menschen, bis auf den letzten Mann, zum Militärdienst herangezogen und auf den Kriegsschauplatz geworfen werden, um die dort entstandenen Lücken auszufüllen.

Wollt Ihr den Krieg darstellen, so tut es nicht mittels Bronzestatuen und marmornen Helden, die auf irgend einer erbeuteten Feldschanze die Flagge hissen. Auf dem modernen Schlachtfelde werden keine Fahnen mehr getragen. Wir müssen den Krieg der Wahrheit entsprechend darstellen, durch die elendiglich angehäuften Massen von toten Körpern, von denen man sich kaum eine Vorstellung machen kann, durch die ausgehobene und als Nachhut aufmarschierte Jungmannschaft der Völker, mit ihren zerspaltenen, blutüberstürzten Schädeln und ihren bis zur Unkennlichkeit verstümmelten und aufgerissenen Leibern. Man vergesse nicht, auch an die oft bis zum Irrsinn getriebenen Opfer des Krieges zu denken.

Die Nebenerscheinungen dieser Unmenschlichkeit erblicken wir auch in dem trostlosen Schmerze der Väter und Mütter über die ihnen zugefügten unersetzlichen Verluste und in den zahllosen, nie bekannt werdenden Tragödien, die sich bei der Vollziehung dieser abscheulichen Verbrechen abspielen.

Wollten wir uns ein Gesamtbild der Drangsale und Entbehrungen des Krieges machen, uns die Todesopfer, die Kümernisse und Verheerungen, die Begleiterscheinungen des Krieges, vor Augen führen, so könnten wir dies alles nicht anders kennzeichnen als böartigen Wahnsinn.

Generalmajor John F. O'Ryan
im "Loc. Eng. Journal" vom April 1923.

Der Friedensvertrag von Versailles.

Dieser Vertrag birgt den Keim für viele Kriege. Er wirkt wie ein drohendes Gewitter, das am Horizont aufsteigt. Er ist das letzte Wort auf dem Gebiet der Gewalt. Er erkennt weder Gnade noch Reue an. Er macht keinen Unterschied zwischen dem Schuldigen und dem Unschuldigen, zwischen Freund und Feind. Leute, die ihn einmal verteidigten, geben dies nun offen zu. Der Friedensvertrag von Versailles wird die Welt in neue Leiden stürzen. Er gründet sich ausschließlich auf das Prinzip des grausamen, gewissenlosen und unbarmherzigen Imperialismus. Er ist so abgefaßt, daß er Rachegefühle erwecken wird, d. h. er wird die gleichen Mächte heraufbeschwören, die jene zur Verantwortung zogen, die mit dem Schicksal Polens spielten und Elsaß-Lothringen von seinem Mutterland rissen. Wir wissen, daß sich Europa nicht erholen kann, solange dieser Vertrag existiert. Wird er ausgeführt, so bedeutet dies den wirtschaftlichen Untergang Europas, wenn nicht der ganzen Welt.

Millionen von Männern, Frauen und Kindern der jetzigen und der kommenden Generation werden in Fesseln gelegt, versklavt und ausgehungert werden, wenn dieser Vertrag das Gesetz Europas bleibt.

(Senator Borah im amerikanischen Senat am 26. Sept. 1921)

Der sechsstündige Arbeitstag.

Der Landesverband der britischen Eisenbahner hat für den im September dieses Jahres abzuhaltenden Kongreß des englischen Gewerkschaftsbundes einen Antrag eingereicht, wonach der sechsstündige Arbeitstag als Programmforderung aufgenommen werden soll.



Der Lohnkampf der schweizerischen Eisenbahner.

In der Schweiz werden die Gehaltsbezüge der Bundesbahner durch das Parlament festgesetzt. Der Bundesrat unterbreitet jeweils den beiden Kammern Anträge, nachdem vorher mit den Vertretern der Personalorganisationen, die sich im Föderativverband des eidgenössischen Personals und des Personals der öffentlichen Verkehrsanstalten eine Spitzenorganisation geschaffen haben, Besprechungen gepflogen wurden. Diese Besprechungen haben einen etwas problematischen Wert, da es sich hierbei nicht um Unterhandlungen, sondern lediglich um eine Anhörung des Personals handelt. Eine direkte Einigung oder Verständigung war bisweilen nicht möglich, so daß der endgültige Entscheid immer beim Parlament lag, das stark von reaktionären Strömungen beherrscht ist. Während der Kriegsjahre, bei steigender Teuerung, wurden die Zulagen für ein ganzes Jahr festgesetzt; beim Abbau ging man dazu über, die Zulagen nur für ein halbes Jahr festzusetzen, um so eine Möglichkeit zu haben, die Löhne rascher senken zu können. Der erste Abbau erstreckte sich auf die Orts- und die Kinderzulagen. Ab 1. Juli 1922 wurde auch die sog. Grundzulage gesenkt und als Grundlage ein Index von 170 angenommen. Zu den untersten Gehältern, die schon vor dem Kriege unzulänglich waren, wurde ein besonderer Zuschlag gemacht.

Vom Lohnabbau wurden vornehmlich die unteren Gehaltsstufen betroffen. Es wurde geltend gemacht, daß hier die Teuerung während des Krieges und in den Jahren 1919, 1920 und 1921 mehr als ausgeglichen worden und eine stärkere Reduktion am Platze sei. Am 1. Juli 1923 muß nun eine Neuregelung getroffen werden. Seit der Festsetzung der heutigen Zulage im Dezember 1922 ist die Teuerung gestiegen und alle Anzeichen deuten darauf hin, daß sie noch weiter steigen wird. Unter diesen Umständen machten die Personalvertreter geltend, daß für das zweite Halbjahr die nämlichen Bezüge ausgerichtet werden sollen, wie im ersten. In seinem Antrage an das Parlament erklärt der Bundesrat, daß mit Rücksicht auf die heutigen Verhältnisse der Index von 170 beibehalten werden müsse. Damit wird gesagt, daß ein weiterer Abbau nicht gerechtfertigt sei. Sonderbarerweise wird aber vorgeschlagen, daß trotzdem eine Reduktion der Gehaltsbezüge vorgenommen werden müsse. Einmal soll, und das ist das wichtigste, der sog. Sozialzuschlag zum Index, der bis zu den Gehältern von

3000 Franken ausgerichtet wird, herabgesetzt werden. Von diesem Abbau werde wiederum nur die untersten Gehaltsbezieher betroffen. Daneben soll die heutige Kinderzulage von 150 Franken auf 120 Franken herabgesetzt werden; weiter soll eine Differenzierung in der Ortszulage zwischen den Verheirateten und Ledigen gemacht werden. Statt 500, 400, 300, 200 oder 100 Franken, je nach der Stufe, in der der betreffende Ort eingereiht ist, sollen die Ledigen nur noch 300, 250, 200, 150 oder 60 Franken erhalten.

Die Vorlage des Bundesrats hat im gesamten Personal eine tiefe Empörung hervorgerufen. Sie wird gesteigert dadurch, daß die Bundesbahnen gleichzeitig eine Verlängerung der Arbeitszeit durchführen wollen. Was den Lohnabbau anbelangt, hat die Kommission des Nationalrates, in der auch der Generalsekretär des Eisenbahnverbandes, Bratschi, sitzt, mehrheitlich beschlossen, beim Rate zu beantragen, den Sozialzuschlag und die Kinderzulagen in bisherigem Umfange zu belassen und nur die Ortszulage für die Ledigen zu kürzen, wobei unterstützungspflichtige Ledige den Verheirateten gleichgestellt werden sollen. Ob der Rat selbst, in dem die Großindustrie und die Bauern einen starken Einfluß besitzen, den Anträgen der Kommission beitrifft, ist eine andere Frage. Neben dem Nationalrat hat dann der Ständerat noch die Sache zu behandeln, der den Abbautendenzen noch weit zugänglicher ist als der Nationalrat. Da für das Zustandekommen eines gültigen Beschlusses die Zustimmung beider Räte erforderlich ist, ist es schon vorgekommen, daß der Nationalrat einen besseren Beschluß zugunsten der Stellungnahme des Ständerates umgestoßen hat. Mit dieser Möglichkeit muß auch diesmal gerechnet werden. Jedenfalls stehen die schweizerischen Bundesbahner mit den übrigen Staatsangestellten vor einer schweren Aufgabe.

V. L.

Österreich.

Reorganisationspläne der Regierung.

Die österreichische Regierung hat Mitte Mai d. J. einen Gesetzentwurf über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen dem Parlament vorgelegt, der dem, was man von der Sanierungskunst der Regierung Seipel erwarten konnte, vollkommen entspricht.

Es ist die Bildung eines Wirtschaftskörpers unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen“ projektiert, der nach den Grundsätzen kaufmännischer Betriebsführung organisiert werden soll.

Vor 1½ Jahren hat die sozialdemokratische Partei im Parlament einen Gesetzentwurf über die Umwälzung der Bundesbahnen in eine Anstalt gemeinwirtschaftlichen Charakters eingebracht.

Sah demnach dieser Entwurf die *Entbürokratisierung* des Eisenbahnbetriebes vor, so verfolgt der Regierungsentwurf durch Fernhaltung von Mitgliedern parlamentarischer Körperschaften, der Bundesregierung und der Landesregierungen vom Vorstand und dessen Kontrollorgan, der Verwaltungskommission des zu bildenden Wirtschaftskörpers, angeblich die *Entpolitisierung* der Bundesbahnen. Angeblich, denn dieselbe Regierung, deren Mitglieder weder Mitglieder des Vorstandes noch der Verwaltungskommission sein dürfen, bestellt die Mitglieder der Verwaltungskommission, beruft eines der Mitglieder der Verwaltungskommission als deren Präsidenten. Der sonach von der Regierung berufene Präsident der Verwaltungskommission bestellt den Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und die übrigen Mitglieder des Vorstandes, dessen Dienstverträge die Bestätigung durch die Bundesregierung bedürfen.

Die Mitglieder des Vorstandes können vom Präsidenten der Verwaltungskommission mit Zustimmung der Bundesregierung, müssen aber auf Verlangen der Bundesregierung abberufen werden.

Änderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen, Änderungen der allgemeinen Tarifgrundlagen, der volkswirtschaftlich bedeutsamen Ausnahmetarife sind an die vorherige Genehmigung der Bundesregierung gebunden.

Zur Aufnahme von Krediten, deren Rückzahlung sich auf mehr als fünf Jahre erstreckt, bedürfen die „Österreichischen Bundesbahnen“ der Zustimmung des Bundesministers für Finanzen.

Wie also deutlich ersichtlich ist, scheint die Entpolitisierung der künftigen „Österreichischen Bundesbahnen“ durch deren vollständige und ständige Abhängigkeit von der aus den beiden bürgerlichen Mehrheitsparteien gebildeten Regierung restlos sichergestellt zu sein!

Die von der Regierung zu bestellende Verwaltungskommission soll aus zwölf Mitgliedern bestehen. Davon sind neun Stellen mit Fachleuten des Verkehrswesens, der Volkswirtschaft und selbständigen oder in leitender Stellung befindlichen Persönlichkeiten des praktischen Wirtschaftslebens zu besetzen. Drei Mitglieder sind aus den Leitungen der Organisationen des Personals zu bestellen.

Es soll sich also das Personal mit ¼ der Verwaltungskommissionsstellen begnügen und soll sich insbesondere unsere Organisation, die mehr als 1/3 der Bediensteten in sich vereint, mit einer Stimme abfinden, während der christlich-sozialen Organisation, die im Zentralausschuß der Personalvertretung es nicht einmal zu einem Mandat gebracht hat, ebenfalls eine Stimme zufiele!

Die Befugnisse der Verwaltungskommission sind übrigens minimal:

Ihr steht das Recht zu, vom Vorstand *Auskünfte zu verlangen*. Sie kann den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen über ihre Wahrnehmungen *Bericht erstatten!* Sie kann sogar *beschließen*, ihrem Präsidenten den Widerruf der Bestellung eines Vorstandsmitgliedes *zu empfehlen* und die Haftung eines Vorstandsmitgliedes für die Außerachtlassung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes geltend zu machen.

Wird also in dem Entwurf weder die Entbürokratisierung noch die Entpolitisierung, soweit es sich um die Einflußnahme der Regierung auf die beiden Organe der „Österreichischen Bundesbahnen“ handelt, auch nur ernstlich angestrebt, so sieht der Entwurf umso gründlichere Änderungen bezüglich der dienstrechtlichen Verhältnisse des Personals vor.

Bis zum 30. Juni 1924 hat unter Mitwirkung der Personalvertretung eine Neuregelung des Dienstverhältnisses der Verkehrsangestellten zu erfolgen.

Bis dahin sollen die bestehenden Vorschriften über das Dienstverhältnis der Bundesbahnangestellten in Geltung bleiben.

Für den Fall, daß die Neuregelung bis zum gestellten Termin nicht erfolgen sollte, finden die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über den Dienstvertrag Anwendung, Bestimmungen des Privatangestelltengesetzes.

Durch dieses Pressionsmittel sollen den Bediensteten die seit einem Menschenalter errungenen, in der Besoldungsordnung und in den Personalvertretungsvorschriften am deutlichsten zum Ausdruck gelangten sozialpolitischen Erfolge und Rechte abgenötigt werden.

So weit darf und wird es nicht kommen.

Nach Artikel 54 des Bundesverfassungsgesetzes wirkt der Nationalrat an der Festsetzung der Eisenbahntarife und der Bezüge der in Betrieben des Bundes ständig beschäftigten Personen mit.

Der von der Regierung eingebrachte Gesetzentwurf bedeutet, da er diese Mitwirkung aufhebt, eine Verfassungsänderung, für deren Zustandekommen sich eine qualifizierte Mehrheit des Nationalrates aussprechen müßte, was jedoch nicht erfolgen kann, da die sozialdemokratische Partei mehr als ein Drittel der Nationalratsmandate innehat und für den Entwurf in seiner jetzigen Gestalt nicht stimmen wird.

Unter dem Deckmantel der Entpolitisierung der Bahnen soll das Personal um die Früchte jahrzehntelanger organisatorischer Arbeit gebracht werden.

Aber gerade durch den Anschlag der Regierung auf die Rechte des Personals werden die politischen Energien der Eisenbahnbediensteten erst recht ausgelöst, werden die Eisenbahner aus ihren Berufsinteressen heraus aufs stärkste daran interessiert, daß die Sozialdemokratie bei den kommenden Oktoberwahlen ihr jetziges Stärkeverhältnis zumindest behauptet und die Eisenbahner das bleiben, was sie seit dem Bestand der Republik waren: ein Bollwerk der Gesamtarbeiterschaft gegen die Reaktion.

K.

Lohnherabsetzungen für die britischen Eisenbahner.

In einer Sitzung des Zentralen Lohnamts der britischen Eisenbahner, die am 19. Juni stattfand, wurde eine Entscheidung gefällt, wonach ab 1. Juli 1923 eine allgemeine Lohnherabsetzung von 2 Schilling bei den Angestellten in Kraft treten soll, denen anlässlich des früheren Streiks Zugeständnisse gemacht wurden; sofern von der im Juni 1920 durch Schiedsspruch des Nationalen Lohnamts gewährten Lohn-erhöhung noch etwas verbleibt, hat eine weitere Herabsetzung, und zwar bis zu 2 Schilling, einzutreten.

Diese Lohnkürzung wurde auf Grund der Vereinbarung über die gleitende Lohnskala und der Vereinbarung vom 21. März 1922 vorgenommen, weil die Indexziffer für die Kosten der Lebenshaltung gegenüber derjenigen vom 1. Juni 1922 (als die letzte Lohnreduktion erfolgte), welche um 80 Prozent höher als in der Vorkriegszeit stand, am 1. Juni 1923 auf 69 Prozent über den Vorkriegsstand gesunken war.

Ka.

Ein neuer Angriff auf die Löhne des englischen Eisenbahnpersonals.

Die Eisenbahngesellschaften haben nun wieder von neuem dasselbe Ansinnen auf Lohnherabsetzung gestellt, welches das Personal bereits im letzten Jahre wegen der im Eisenbahnbetriebe herrschenden günstigen finanziellen Lage abwehren konnte.

In gewisser Beziehung — ganz besonders aber für das Lokomotivpersonal — sind die neuen Anträge wesentlich schlechter.

Die aufgestellten Bedingungen bestehen im allgemeinen aus einem Antrag auf Zurückziehung des dem Personal gewährleisteten ununterbrochenen Arbeitstages und der Überstundensätze für die Nacharbeit; ferner soll den Eisenbahngesellschaften das Recht eingeräumt werden, das Personal an Sonntagen zur Dienstbereitschaft aufzufordern.

(Unter den Begriff Dienstbereitschaft fällt auch die Unterbrechung der gegenwärtig eingeführten und gewährleisteten ununterbrochenen Tagesarbeitszeit, sodaß z. B. ein Angestellter aufgefordert werden kann, zwei oder drei Stunden Dienst zu tun, die nächsten zwei Stunden auszusetzen danach seine acht Stunden Arbeit vollends zu verrichten.)

Die Anträge gehen ferner auf eine vollständige Abschaffung der bei dem Schnellzugs-Lokomotivpersonal angewandten altbewährten Zahlungsweise nach Meilengeldern aus. Dafür sollte alsdann der gewöhnliche Achtstundentag eingeführt werden.

Als Ausgleich für diese radikale Änderung soll dem Schnellzugs-Lokomotivpersonal eine tägliche Sondervergütung von einem Schilling zugestanden werden.

Die Einführung des vorgeschlagenen neuen Systems würde für gewisse Gruppen des Zugpersonals sowie für das Maschinenpersonal einen Lohnverlust bedeuten, der sie im Vergleich zu den bestehenden Sätzen um täglich zwei Schilling schlechter stellen würde.

Diese Anträge werden zweifellos auf neuen Widerstand seitens des Personals stoßen, wobei der Landesverband der Eisenbahner (N. U. R.), die Organisationen des Lokomotivpersonals und diejenigen der Beamten sicherlich zusammengehen werden.

Am 10. Juli d. J. haben zwischen der Direktion und den Vertretern des Personals Besprechungen stattgefunden, über deren Ausgang wir noch näher berichten werden.

Der Vorsitzende des Verbandes, Marchbank, gab auf dem dieser Tage abgehaltenen Kongreß des Landesverbandes der Eisenbahner (N. U. R.) seiner Meinung dahin Ausdruck, daß die Gesellschaften ihre Anträge unter dem Druck Außenstehender, d. h. von Kapitalisten gemacht hätten, denen der Lohn und die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals ein Dorn im Auge ist, weil sie sich dadurch gehindert sehen, ihren eigenen Arbeitern gegenüber noch schärfere Ausbeutungsmaßnahmen zu treffen.

Anwachsen der englischen Organisation.

Der Landesverband der Eisenbahner veröffentlicht, daß in diesem Jahr durchschnittlich etwa 1000 Mitglieder pro Woche dem Verbands begetreten sind.

Zufolge der letzten Nummer der Verbandszeitung ist die Zahl der Neueingetretenen, die dieses Jahr zu verzeichnen ist, größer als die Gesamtzahl des Mitgliederzuwachses im ganzen letzten Jahre.

Kongreß des jugoslawischen Eisenbahner-Verbandes.

Vom 20. bis 21. Mai d. J. tagte in Zagreb der Dritte Ordentliche Kongreß des jugoslawischen Eisenbahnerverbandes. Er befaßte sich mit der Frage des Auf- und Ausbaues der Organisation, mit den zu unternehmenden Aktionen und der einzuschlagenden Taktik; ferner nahm er zu der nationalen und internationalen Arbeiterschutzgesetzgebung Stellung und erörterte die materielle und moralische Lage der Eisenbahner.

Wir kämpfen schon seit drei Jahren nach drei Richtungen, um unsere Bewegung zu halten und zu festigen: die politische Reaktion, die Kommunisten und die gelbe Eisenbahnerbewegung. Von diesen drei Seiten wird unsere Eisenbahnerbewegung rücksichtslos angegriffen. Am besten wurde die

Stellung des Staates den Eisenbahnern gegenüber im Verlaufe des Eisenbahner-Generalstreiks vom Jahre 1920 gekennzeichnet, wobei nach einem für uns günstigen Abschluß des Streikes seitens des Staates wilde Verfolgungen gegen die Organisation und schwere Schädigungen derselben einsetzten. Was die Reaktion an der geschaffenen Einrichtung nicht zu zerstören vermochte, haben die Kommunisten in Gemeinschaft mit den Gelben umso gründlicher besorgt. In dem Jahre 1920/1921 war die Organisation kaum lebensfähig. Der Mitgliederbestand, der sich im Jahre 1919/1920 auf etwa 17 000 belief, sank bis auf 200 herab. Nur durch die unermüdliche Rührigkeit unserer Genossen gelang es, die Mitgliederzahl im Jahre 1921 auf 1400 und im Jahre 1923 auf etwa 3000 zu steigern.

Bezüglich der Organisation und Agitation stellte der Kongreß verschiedene Richtlinien auf. Dabei wurde als eine der wichtigsten die Fühlungnahme und gegenseitige Unterstützung der der Gewerkschaftskommission angehörenden Ortsgruppen untereinander bezeichnet.

Wir sind außerdem in einer Reihe alter, garantierter Rechte beschnitten worden oder haben sie ganz verloren, z. B. die Eisenbahnausschüsse, Personalkommissionen, Vorrückungen, Fahrtrechte usw.

Auf dem Gebiete der Sozialversicherung sowie der Arbeiterschutzgesetzgebung für die Eisenbahner herrschen dieselben elenden Zustände wie in bezug auf ihre wirtschaftliche Lage. Das Fahr- und Maschinenpersonal hat eine monatliche Arbeitszeit von 300 bis 400 Stunden zu verrichten.

Der Kongreß beschloß nach Erörterung der zu unternehmenden Aktionen und der Taktik der Organisation, an alle bestehenden Eisenbahner-Organisationen einen Aufruf zu erlassen, um in einen gemeinsamen Kampf einzutreten und diesen unhaltbaren Zuständen ein Ende zu bereiten.

Der Kongreß protestierte gegen den amtlichen Entwurf einer Eisenbahnerverordnung und forderte für die Ausarbeitung derselben die Heranziehung der Eisenbahner-Organisation. Ferner stellte er diesbezügliche Forderungen des Personals auf und machte einen Entwurf für die zu erlassende Verordnung.

In einer besonderen Eingabe an die Regierung und das Parlament gab der Kongreß der Meinung Ausdruck, daß, obwohl die Eisenbahnen bis zu 90 Prozent Eigentum des Staates sind, diese von der Staatskasse vollkommen abzutrennen seien und statt der bisherigen bürokratischen einer kaufmännischen Leitung unterzogen werden sollten.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation war auf dem Kongresse durch den Genossen Tomschik vertreten; es waren ferner die Organisationen aus der Tschechoslowakei und Bulgarien durch je zwei Delegierte vertreten. Die übrigen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen sandten ihre schriftlichen Grüße und Glückwünsche.

Kr.

Neue drohende Verschlechterung in Holland.

Im vorigen Jahre kam, wie wir früher berichteten, als Resultat früher geführter Aktionen eine Übereinkunft zwischen der Direktion und den Organisationen des Personals zustande, in der u. a. bestimmt wird, daß im Jahre 1923 keine Abänderung der Löhne erfolgen würde, vorbehaltlich einer eventuellen Neueinteilung der Gemeinden in Lohnklassen. Auf jeden

Fall soll die Lohnkürzung auf ungefähr eine Million Gulden (das gesamte Personal zählt ungefähr 47 000 Mann) beschränkt bleiben.

Eine Staatskommission, die die Revision der Lohnklassen für das Reichspersonal vornimmt, wurde auf Vertreter der Eisenbahndirektionen und des Eisenbahnpersonals ausgedehnt.

Diese Kommission ist mit ihrer Arbeit noch nicht fertig, doch die Direktion wartet das Resultat derselben nicht erst ab und hat nun dem Lohnrat (einer Kommission von acht Direktionsvertretern, acht Personalvertretern mit einem von der Regierung bestimmten Vorsitzenden) mitgeteilt, daß nach ihrer Meinung die Lohnklasseneinteilung wie folgt revidiert werden sollte:

An die Stelle der drei Lohnklassen, die bisher bestanden, sollten vier treten.

Statt des Abzuges von 4 Proz. bzw. 8 Proz. soll der Abzug in Zukunft 5, 10 und 20 Proz. betragen.

Der Direktion zufolge sollten dann noch die Löhne der Eisenbahner über denjenigen der Arbeiter in der Privatindustrie herangehen.

Früher, als die Eisenbahner weit unter den in den privaten Betrieben bezahlten Löhnen arbeiteten, wurde dieser Maßstab allerdings nicht angewendet.

Die Beamten, sowie das Zug- und Lokomotivpersonal bekommen höchstens 10 Proz. abgezogen. Dieser Unterschied in der Behandlung hat jedenfalls den Zweck, Unmöglichkeit unter das Personal zu bringen.

Der Lohnrat hat lediglich eine *beratende* Stimme; selbst wenn er von der Durchführung dieser Verschlechterung abrät, kann dies die Direktion außer Acht lassen; es ist bereits wiederholt vorgekommen, daß so gehandelt wird.

Das Recht ist immer eine Machtfrage. Nur die Aktion des Personals selbst wird imstande sein können, die Verschlechterungen aufzuhalten oder zu vermindern.

Die uns angeschlossene niederländische Vereinigung hat nun zusammen mit dem Beamtenbund eine gemeinschaftliche Aktion in Angriff genommen. Im ganzen Lande werden Versammlungen abgehalten, um das Personal in Bewegung zu bringen.

9. Kongreß des Landesverbandes Luxemburger Eisenbahner am 3. und 4. Juni zu Echternach.

Der Kongreß der luxemburgischen Eisenbahner, auf dem sowohl die Bediensteten der vollspurigen als auch der Kleinbahnen sowie das Straßenbahmpersonal durch 72 Delegierte vertreten waren, gestaltete sich zu einer mächtigen Solidaritätskundgebung der Männer des geflügelten Rades.

Es waren die I. T. F., die holländische Eisenbahner- und Straßenbahner-Organisation sowie die französische Föderation vertreten; ferner die luxemburgische Gewerkschaftskommission und der Berg- und Metall-Industrie-Verband.

Durch einstimmige Annahme des Tätigkeits- sowie des Finanzberichtes erneuerte der Kongreß das Vertrauen.

Den im Streike befindlichen belgischen Kollegen wurde die finanzielle Hilfe des luxemburgischen Eisenbahnerverbandes durch Telegramm zugesichert.

Die durch verschiedene Vereinigungen geschaffene Einrichtung einer Spar- und Darlehnskasse wurde durch Annahme eines allgemeinen Reglements zu einer Verbandsangelegenheit gemacht.

Wegen Anpassung der Löhne an die Teuerung wurde vom Kongress nachstehende Resolution angenommen und der Verbandsleitung zur Durchführung überwiesen:

„Die Gehälter und Löhne setzen sich zusammen aus dem bestimmten, der Rangstufe und dem Dienstalter entsprechenden festen Gehalt oder Entlohnungssatz und den durch Gesetz vorgesehenen jeweiligen Nebenbezügen, wie Prämien, Gehaltszulagen, Familienzulagen, Teuerungszulagen.

Die Teuerungszulage ist veränderlich und der jeweiligen Teuerung angepaßt. Sie steigt und fällt automatisch, parallel laufend mit der amtlichen Indexziffer.

Das Existenzminimum ist auf 5000 Franken jährlich zu erhöhen. Als Basis der in Rechnung zu stellenden Indexziffer gilt die Höhe der am 1. Juni 1921 geltenden Indexziffer.

Der Kongreß beauftragt den Verbandsrat, mit der Gewerkschaftskommission und den Beamtenorganisationen in Verbindung zu treten, um die seit Monaten geforderte Einsetzung einer paritätischen Lohnkommission baldigst verwirklichen zu können und verpflichtet sich, den Verbandsrat in dieser Bewegung aufs tatkräftigste zu unterstützen.“

Verschiedene Änderungen der Verbandsstatuten werden ebenfalls gutgeheißen und mehrere fachliche Angelegenheiten eingehend besprochen.

Die Lage der Straßenbahner wurde ebenfalls eingehend besprochen und deren Forderung in einer besonderen Resolution festgelegt.

Die durch das Eisenbahnerstatut noch nicht endgültig festgelegte Pensionsregelung brachte man durch die Annahme nachstehenden Antrages in eine greifbare Form, deren Verwirklichung der Verbandsleitung überlassen wurde.

„1. Es gibt nur noch Bedienstete, es wird somit kein Unterschied mehr gemacht zwischen Beamten und Arbeitern.

2. Die Bediensteten sind pensionsberechtigt, wenn sie mindestens 25 Jahre Dienst zurückgelegt und folgendes Lebensalter erreicht haben:

a) 50 Jahre die Lokomotivführer und Heizer.

b) 55 Jahre die Bediensteten des äußeren Dienstes und die Büroangestellten, welche mindestens 15 Jahre im äußeren Dienste verbracht haben.

c) 60 Jahre die Büroangestellten, welche keine 15 Jahre im äußeren Dienste verbracht haben.

3. Jeder Eisenbahner, welcher nach mindestens 15 Dienstjahren den Dienst freiwillig verläßt, hat Anspruch auf Pension, welche bis zum 50. usw. Lebensjahre gemäß 2a, b, c, aufgeschoben wird.

4. Jeder Bedienstete wird mit Vollendung des 65. Lebensjahres in den Ruhestand versetzt.

5. In allen Fällen wird bei Berechnung der Pension der Witwen und Waisen eines im aktiven Dienst verstorbenen Pensionsberechtigten die der Pension zugrunde gelegte Zahl der Dienstjahre um 10 erhöht.

6. Die Pension der sich wiederverheiratenden Witwe wird ungeschmälert weitergezahlt.

7. Die frühere Laufbahn aller Pensionierten ist gemäß dem jetzigen Statut erneut festzustellen. Ihre Pension wird berechnet auf jenes Gehalt, welches jetzt mit der Stelle verbunden ist, die der Betreffende vor seiner Pensionierung bekleidete. Die Zeit zwischen dem 1. August 1914 und dem 1. Dezember 1918 wird doppelt angerechnet.“

Verschiedene innere Verwaltungsangelegenheiten, wie finanzielle Beteiligung der einzelnen Vereinigungen an den sozialen Einrichtungen des Verbandes, Anteil der Ortsgruppen an den Mitgliederbeiträgen, Anteilnahme der Konsumgenossenschaften an den Kosten der Verbandsgeschäfte usw. fanden ihre Erlödigung.

Der Kongreß nahm ferner einstimmig eine Entschliebung an, in welcher gegen die Machenschaften und Zersplitterungsversuche von reaktionärer Seite und die fortwährenden Verleumdungen und Verdächtigungen gegen den Verbandsvorsitzenden in der gegnerischen Presse energisch protestiert wird.

Unter Anstimmung der Internationale wurde daraufhin die hochwichtige Tagung geschlossen. k

Die Luxemburger Eisenbahner.

Die Verbandsleitung ist bei der Regierung vorstellig geworden, um zu erfahren, welche Maßnahmen die Regierung zu ergreifen gedenkt, um das Einkommen des Eisenbahnpersonals an die herrschende Teuerung anzupassen.

Es wurde ihr mitgeteilt, daß die Regierung die paritätische Lohnkommission einberufen habe, um der Regierung in dieser Beziehung Vorschläge zu unterbreiten. k

Der Niederländische Verband der Eisenbahner und Straßenbahner 1921/22.

Der umfangreiche Bericht dieser Organisation, die im Jahre 1921 ihr 35jähriges Bestehen feierte, legt Zeugnis ab von ihrem gesunden Aufbau und schildert die Schwierigkeiten, mit denen unsere Kameraden infolge der wirtschaftlichen Krise zu kämpfen hatten.

Durch die Uneinigkeit der Eisenbahner und Straßenbahner untereinander wurden die Schwierigkeiten in Holland noch größer.

Der Niederländische Verband hatte am 1. Januar 1923 einen Mitgliederbestand von 18.142 Eisenbahnern und 3612 Straßenbahnern.

Außer diesem Verbandsbestande bestehen noch andere bedeutende Organisationen, nämlich ein *katholischer* Verband, um den sich etwa 13.000 Mitglieder scharen, ein *protestantischer* Verband mit etwa 5.000 Mitgliedern, ein sogenannter „neutraler“ Verband mit etwa 4.000 Mitgliedern und eine Vereinigung der Eisenbahnangestellten mit etwa 4.000 Mitgliedern.

Auf Veranlassung der Kommunistischen Partei Hollands wurde vor etwa sechs Jahren ein sogenannter „unabhängiger“ Verband gegründet; dieser ist jedoch kaum lebensfähig. Nach seinen *eigenen* Angaben zählt er etwa 186 in Eisenbahn- und Straßenbahnbetrieben beschäftigte Mitglieder. Seine Mitglieder sind außerdem unter sich durch Meinungsverschiedenheiten — es gibt Anhänger der 3. und 4. Internationale und derjenigen Berlins — gespalten.

Die katholischen und protestantischen Organisationen wurden nach einem Eisenbahnerstreik im Jahre 1903 mit der ausdrücklichen Absicht gegründet, sowohl die Machtentfaltung des Personals wie jede zukünftige Aktion zu hemmen oder zu verhindern.

Nach dem soeben erwähnten Streik vom Jahre 1903, den das Personal durch Überrumpelung gewann, trieben die Regierung und die Unternehmer der privaten Gesellschaften die Angestellten in einen neuen Streik. Die Regierung hatte u. a. einen Gesetzentwurf ausarbeiten lassen, der nicht nur den Angestellten der Eisenbahn, sondern auch allen in den Diensten des Staates stehenden das Streikrecht absprach. Dieser zweite Streik, der im April 1903 ausbrach, nahm für das Personal, teils infolge des Eingreifens der Streikbrecherverbände, eine schlechte Wendung. Es gab tausende von Opfern des Streikes. Sämtliche Kämpfer wurden davon betroffen und die Organisation selbst ging in Stücke.

Eine neue Generation mußte sie wieder aufbauen, was doppelt schwierig war deshalb, weil eine der größten Unternehmungen, die fast ein Drittel des Personals beschäftigte, sehr streng gegen diejenigen, die sich dem Verbands anschlossen, vorging. Sie hat in solchen Fällen wiederholt scharfe Maßnahmen, wie Versetzungen, Entlassungen und dergleichen getroffen.

Erst seit dem Kriege wird der Verband „anerkannt“. Seine Mitglieder genießen seither volle Bewegungsfreiheit, doch ist ihnen das Streikrecht immer noch benommen.

Die katholischen und protestantischen Gewerkschaften stehen unter dem starken Schutze der Geistlichkeit, die auf die gläubigen Angestellten, auf ihre Frauen, Eltern und Kinder, ihre Vermieter, sowie auf die Arbeitgeber ihrer Kinder und ihrer Verwandten, alle möglichen Druckmittel anwenden, um sie aus dem Niederländischen Verbands herauszubringen und zum Beitritt in die christlichen Gewerkschaften zu veranlassen. Die holländischen Bischöfe haben den Gläubigen offiziell verboten, sich dem Verband anzuschließen.

Der Umstand, daß die konfessionellen Organisationen imstande sind, die Spaltung zwischen dem Personal aufrecht zu erhalten, ist einerseits bezeichnend für die ungeheuren Schwierigkeiten, worunter der Niederländische Verband arbeiten muß, andererseits für den in Bezug auf gewerkschaftliche Schulung herrschenden rückständigen Geist des Personals.

Dieser zeigt seine Auswüchse am besten bei den christlichen Gewerkschaften, die es immer verstanden haben, die Interessen der Angestellten denjenigen der Regierung, bei welcher die reaktionären und klerikalen Elemente überwiegen, zu unterordnen.

Die christlichen Verbände bilden einen Teil des Christlichen Gewerkschaftsbundes und der Christlichen Internationale der Eisenbahner, deren Sitz in Holland ist.

Der „neutrale“ Verband der Eisenbahner stellt sich auf einen bürgerlichen Standpunkt; er ist Gegner jeden Klassenkampfes. Seine Führer scheinen der Ansicht zu sein, daß ihre Hauptaufgabe die Bekämpfung des Niederländischen Verbandes sei. Auch sie erstreben die Gründung einer „neutralen“ Internationale.

Die Vereinigung der Eisenbahnangestellten ist keiner anderen Körperschaft angeschlossen. Die von diesem Verband verfolgten Ziele haben teils gewerkschaftliche Tendenzen, teils sind sie auf „Neutralität“ eingestellt; manchmal zielen sie auch auf einen nationalen und internationalen Zusammenschluß der Geistesarbeiter ab.

Die Organisation der Straßenbahner ist, wie wir glauben, nach einem veralteten System aufgebaut. Die im Dienste der Gemeinden stehenden Beamten gehören dem Staats- und Gemeindearbeiterverbände an, die anderen Angestellten sind in den Verbänden der Eisenbahner organisiert.

Die Zahl der bei den holländischen Eisenbahnen beschäftigten Angestellten beläuft sich auf etwa 47 000. Im Laufe des

vergangenen Jahres hat sich ihre Zahl um ungefähr 3000 verringert. Dies ist zum großen Teil die Ursache der Verringerung des Mitgliederstandes des Niederländischen Verbandes, der am 1. Januar 1921 20 784 und im Jahre 1922 23 223 Mitglieder zählte.

Von der Gesamtzahl der Eisenbahner sind 38,6 Prozent im Niederländischen Verband organisiert, 26,49 Prozent beim katholischen Verband, 9,36 Prozent im protestantischen Verband, 8,76 Prozent in der Vereinigung der Eisenbahnangestellten und 8,53 Prozent bei dem „neutralen“ Verband.

Der Niederländische Verband der Eisenbahner und Straßenbahner umfaßt alle Berufsarten des Personals; am 1. Januar zählte er 3384 an Lokomotivpersonal, das sind ungefähr 70 Prozent aller in diesem Berufe Beschäftigten.

Von den Angestellten und dem Personal des Verwaltungsdienstes waren 982 Mitglieder organisiert.

Seit kurzem haben sich die vier Eisenbahngesellschaften, die den größten Teil der Straßenbahnunternehmungen besitzen, verschmolzen.

Darauf hat die Regierung den Löwenanteil der Aktien erworben und einen Verwaltungsrat eingesetzt, von dessen elf Mitgliedern sie sechs ernannte. Einem von den Gewerkschaften eingereichten Gesuch, auch Vertreter des Personals in dieses Organ zuzulassen, wurde nicht entsprochen; die Regierung hat sich schließlich bereit erklärt, um den Wünschen des Personals Rechnung zu tragen, eine dem Obersten Eisenbahnrat, wie er in Frankreich besteht, ähnliche Einrichtung zu schaffen. (Siehe an anderer Stelle dieser Nummer.)

* * *

Es ist nicht notwendig, daß wir auf Einzelheiten betreffend der durch diesen Verband im Berichtsjahr vorgenommenen Aktionen eingehen, denn diese Organisation war für regelmäßige Zusendung von Berichten über ihre Tätigkeit besorgt.

Man kann es als einen besonderen Umstand bezeichnen, daß die Lage der Eisenbahner in letzter Zeit — seitdem sich die Organisation verstärkt hat — besser geworden ist, oder weniger schlecht ist als die anderer Berufszweige. Die Regierung wie die Verwaltungen machen dennoch sichtliche Anstrengungen, um die Lage der Arbeiter zu verschlechtern.

Die Löhne wurden bis zum 1. Januar festgesetzt. Der Bericht wendet sich an das Personal mit der Aufforderung, sich aufs energischste, d. h. durch passive Resistenz, jedem Versuch einer Lohnherabsetzung zu widersetzen, weil infolge der Uneinigkeit unter den Angestellten an einen Streik nicht zu denken ist.

* * *

Der Beitrag zur Organisation beläuft sich auf ungefähr 1½ Prozent des Lohnes; dazu wird eine vorübergehende Erhöhung von wöchentlich 10, 15 oder 20 Cents zugunsten der entlassenen und dem Verbands angehörigen Mitglieder erhoben.

Im Jahre 1922 beliefen sich die Gesamteinnahmen auf 555 782,18 Fl.; 95 361,50 Fl. wurden erübrigt.

Am 31. Dezember 1922 betrug das Reinvermögen der Organisation 300 779,78 Fl.

In die Pensionskasse wurde zugunsten der Verbandsangestellten die Summe von 54 000 Fl. einbezahlt; für die Versicherung der Verbandsangestellten bei Todesfällen wurden ungefähr 8000 Fl. einbezahlt.

Wir führen von den anderen Ausgaben im Jahre 1922 folgende an:

Unterstützungskasse bei Todesfällen (50 Fl. an die nächsten Verwandten des Verstorbenen)	Fl. 3 050
Unterstützungskasse bei Unglücksfällen	Fl. 7 600
Unterstützungen an bedürftige Mitglieder	Fl. 2 000
Streikfonds des Niederländischen Gewerkschaftsbundes und andere Unterstützungen im Streikfalle	Fl. 44 000
Rechtsschutz	Fl. 7 000
Erwerbslosenunterstützung	Fl. 69 000

* * *

Der Verband gehört dem Niederländischen Gewerkschaftsbund, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und einer „Vereinigung zur Bekämpfung der Tuberkulose unter den Eisenbahnern“ als Mitglied an.

Es besteht ferner eine aus Vertretern des Niederländischen Verbandes der Eisenbahner und des Niederländischen Zentralverbandes der Transportarbeiter zusammengesetzte Kommission, die die Möglichkeit und Nützlichkeit eines engeren Zusammenschlusses der beiden Organisationen zu prüfen und zu vollziehen hat.

Der Bericht beschäftigt sich in eingehender Weise mit den internationalen Beziehungen und sagt u. a.:

„Wir glauben, keinen Bericht über die Tätigkeit unserer Organisation geben zu können, ohne uns über die internationale Lage und die daraus zu ziehenden Konsequenzen auszusprechen, sei es auch nur in kurzen Umrissen.

Auch uns geht es an, wenn der Kapitalismus, der vor nichts zurückschreckt, in seiner Profitgier die ganze Menschheit an den Abgrund bringt.

Die Kriegsgefahren und der Militarismus, die fürchterlichsten Waffen der besitzenden Klasse, bedrohen uns unmittelbar.

Unser Land und unsere Eisenbahnbetriebe werden direkt und sehr wesentlich durch die Ereignisse beeinflusst, die sich in anderen Ländern abspielen, was natürlich auch auf unsere Arbeitsbedingungen nicht ohne Wirkung bleibt.

Es ergibt sich also die gebieterische Pflicht, die uns schon durch das beständige Streben der Organisation nach Verbesserung unserer wirtschaftlichen Lage und durch den Kampf gegen jegliche Verschlechterung derselben auferlegt wird, uns ernstlich mit dem zu befassen, was im Auslande vorgeht. Wir können daraus gute Lehren ziehen, die für unsere gewerkschaftliche Arbeit von Nutzen sein werden.

Je energischer wir an dem allgemeinen Kampf der Arbeiterklasse teilnehmen, je stärker unsere materielle und moralische Stellung, gestützt auf eine starke Gewerkschaft mit mutigen und kampffähigen Mitgliedern, ist, umso gefestigter wird unsere Stellung der Direktion und der Regierung gegenüber sein, um die uns anvertrauten Interessen zu wahren; umso schneller werden wir auch das Elend meistern, durch das wir hindurchmüssen, ehe wir zu einer neuen und besseren Gesellschaftsordnung gelangen.“

Wir hoffen, daß die holländischen Eisenbahner diesen Appell verstehen und ihm Folge leisten werden.

Ferienaufenthalt in der Schweiz.

Billige Pensionspreise in den Ferienheimen der schweizerischen Eisenbahner-Organisationen für ausländische Kollegen, Mitglieder der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen.

Als Ergebnis eines durch das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit unseren schweizerischen Kollegen geführten Briefwechsels können wir mitteilen, daß

laut erhaltener Nachricht der Vorstand des Vereins der Ferienheime der schweizerischen Eisenbahner in seiner Sitzung vom 30. Juni beschlossen hat, ausländische Kollegen, die Mitglied einer der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen sind, zu den für die schweizerischen Eisenbahner geltenden ermäßigten Preisen Aufenthalt in den Ferienheimen zu gewähren. Dasselbe gilt für die Angehörigen ausländischer Eisenbahner; es ist jedoch erforderlich, daß vor der Zulassung zu den ermäßigten Preisen ein passender Ausweis vorgelegt wird.

Die schweizerischen Organisationen besitzen, wie wir neulich bereits bei der Besprechung ihres Jahresberichtes erwähnten, zwei Ferienheime, die beide inmitten einer prächtigen Umgebung gelegen sind und zwar eines auf dem Rigi, in Grubisbalm am Rigi und das zweite im südlichsten Teil der Schweiz, in Brenscino, am Lago Maggiore, einem der oberitalienischen Seen.

Die berechneten billigen Sätze sind wie folgt:

Heim Brenscino.

Pensionspreise.

Frs. 8.— bis Frs. 8.50, je nach Lage der Zimmer.

Pensionspreise werden bei einem Aufenthalt von drei Tagen oder mehr berechnet; für Kinder nach Vereinbarung.

Zu diesen Pensionspreisen kommt der Bedienungszuschlag anstelle des sonst üblichen Trinkgeldes und wird wie folgt berechnet:

Bis und mit sieben Tagen Kuraufenthalt 10 Prozent und vom achten Tage ab 8 Prozent des Rechnungsbetrags.

Preise für Durchreisende.

Frühstück	Frs. 1.65
Mittagessen	Frs. 3.85
Nachtessen	Frs. 3.80
Logis von	Frs. 3.— an

In diesen Preisen sind 10 Prozent für Bedienungsgeld (Trinkgeldablösung) inbegriffen.

Heim Grubisbalm.

Pensionspreise.

Frs. 6.— bis Frs. 7.—; für Kinder nach Übereinkunft. Die übrigen Bestimmungen sind die gleichen wie bei Heim Brenscino. Die Preise für Durchreisende werden verhältnismäßig errechnet.

Wir sind der Ansicht, daß hier ein Wort des Dankes an die schweizerischen Kamerader am Platze ist.

Zweifelloos sollten viele der Kollegen, die freie Fahrt genießen, von diesem Angebot Gebrauch machen.

Das Angenehme sollte mit dem Nützlichen verbunden werden. Der Aufenthalt in der herrlichen Natur sollte gleichzeitig eine engere internationale Fühlungnahme und persönliche Annäherung der Kollegen untereinander werden.



Hafenarbeiterkonflikt in Gotenburg.

Die hauptsächlichsten Differenzen betrafen die Regelung der Überarbeit, die Frage der Wechselung der Arbeitsstelle und die fünfprozentige Lohnherabsetzung, die am 1. Juli eingeführt werden sollte. Als die Unterhandlungen ergebnislos verliefen, erklärten die Arbeitgeber, daß sie ihre ursprünglichen Forderungen auf unbegrenzte Überzeit, Nichtanrechnung der Zeit, die nötig ist, um sich auf einer anderen Arbeitsstelle einzufinden und eine zehnprozentige Lohnherabsetzung aufrecht erhalten. Da die Arbeiter sich nicht bereit erklärten, die Arbeit unter diesen Bedingungen fortzusetzen, trat eine Arbeitsniederlegung ein, womit sich der Verband einverstanden erklärte.

Während die Arbeiter von ungefähr 40 anderen Häfen Schwedens beinahe ohne Ausnahme dem Verbands angehören, besteht in Gotenburg eine Spaltung, die aus dem Grunde entstand, weil die Arbeiter das verwerfliche Schichtensystem aufrecht erhalten wollen. Die Arbeitgeber hofften, sich diese Zersplitterung zunutze machen zu können, was ihnen aber nicht gelungen ist.

Der Arbeitgeberverband, welcher die Reeder, die Arbeitgeber der Hafenbetriebe usw. umfaßt, hatte sich bereits vor dem Ausbruch des Konflikts Schiffe verschafft, um eventuelle Streikbrecher unterzubringen. Leider gelang es den Arbeitgebern, eine ziemlich große Anzahl Leute, berufliche Streikbrecher, Missetäter zu finden, die glaubten, sich am besten zu schützen dadurch, daß sie als Streikbrecher auftreten; unter ihnen waren auch Studenten und Schüler technischer Schulen sowie Mitglieder der sogenannten Nothilfe. Eine große Anzahl dieser Leute fand jedoch die Arbeit zu schwer und blieb bald fort. Es wurden andere an ihrer Stelle angenommen. Nach den Angaben der Arbeitgeber wurden nicht weniger als 2000 solcher Leute angestellt.

Der Verband war immer der Ansicht, daß sich der Konflikt auf längere Zeit hinaus ausdehnen werde. Er rechnete sogar damit, daß eine Anzahl Unorganisierte nachgeben würde. Für diesen Fall hätte man einen Streik für andere Gruppen der Transportarbeiter proklamiert, um dadurch die Streikenden zu unterstützen. Die Arbeitgeber haben den Streit bereits am 15. Februar angefangen, da sie diesen Zeitpunkt in Anbetracht der großen und allgemeinen Arbeitslosigkeit als den geeignetsten betrachteten. Während der ersten drei Monate wurde der Streik auf die Hafenarbeiter beschränkt, aber Anfang Mai war die Zeit gekommen, um auch die Fuhrleute und Kraftfahrer die Arbeit niederlegen zu lassen, um jeglichen Transport von oder nach dem Hafen einzustellen. Auch unter den Arbeitgebern machte sich wegen der Art und Weise, wie die Streikbrecher ihre Arbeit verrichteten, Beunruhigung bemerkbar. Dies galt namentlich für das Löschen der Passagierdampfer. Die Arbeitsleistung war sehr gering. Es war bald festzustellen, daß man auf Seite der Arbeitgeber falsch gerechnet hatte und gerne zu einem Abschluß des Konfliktes kommen möchte; aber dennoch waren die Arbeitgeber zu stolz, um nachzugeben. Noch am 22. April wurden von Seiten der Arbeitgeber unzulängliche und unannehmbare Vorschläge gemacht.

In Gotenburg ereignete sich ein Vorfall, bei dem sich ein Streikbrecher als Graf ausgab; auf Grund dieser Angabe wurde er als Vormann angestellt. Nachher zeigte sich aber, daß er ein Dieb war, und bei seinem Versuch, zu entkommen, erschloß er einen Schutzmann. Dadurch wurde die öffentliche Meinung gegen die Arbeitgeber sehr aufgebracht.

Bei einer vom Bürgermeister einberufenen Konferenz zwischen Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer gelang es, eine vorläufige Regelung zu treffen, auf Grund deren sich die Vertreter der Spitzenorganisationen nach Gotenburg begaben. Diese vorläufige Regelung war jedoch derart, daß der Verband sich nicht damit einverstanden erklären konnte. Es hatte den Anschein, als ob wir wieder auseinandergehen müßten, ohne einen greifbaren Erfolg erzielt zu haben. In letzter Stunde beschlossen aber die Arbeitgeber, einige weitere Zugeständnisse zu machen. Es wurde festgesetzt, daß unbegrenzte Überzeit nur dann vorkommen sollte, wenn die Arbeiter dazu bereit wären, daß sie aber im Weigerungsfalle nicht dazu gezwungen oder bestraft werden könnten. Es sollte ferner die Zeit, die benötigt wird, um von der einen Arbeitsstelle zur anderen zu gelangen, hauptsächlich als Arbeitszeit betrachtet werden. Die Lohnherabsetzung von 5 Prozent soll nicht vor dem 1. Januar 1924 durchgeführt werden, während die abzuschließenden Vereinbarungen bis 31. Dezember 1924 Geltung haben sollten. Sämtliche Streikbrecher werden entlassen. Laut Mitteilung der Arbeitgeber handelt es sich um 700—800 Mann; es sind aber mehr.

Auf jeden Fall muß es als ein großer Sieg betrachtet werden, daß alle Streikbrecher entlassen und alle Streikenden wieder eingestellt werden. Der Kampf hat genau 100 Tage gedauert und den schwedischen Transportarbeiterverband etwa 200 000 Kronen gekostet. Dieses Geld ist aber gut angewandt worden, weil der Kampf auf die zukünftigen Verhandlungen einen wohlthuenden Einfluß ausüben wird.

Unsere Genossen haben durch freiwillige Sammlungen ungefähr 20 000 Kronen aufgebracht; davon sind 10 000 vom Schwedischen Eisenbahnverband und 2000 vom Lokomotivpersonal-Verband. Dieses Geld ist benutzt worden, um die Unorganisierten zu unterstützen, damit diese nicht durch Hunger veranlaßt werden sollten, sich vor den Arbeitgebern zu beugen.

Ch. L.

Der Streik der englischen Hafenarbeiter.

(8. Juli.) Auf Grund einer laut amtlichen Ziffern erfolgten Senkung der Preise für alle Lebens- und Bedarfsartikel wurden ab 2. Juli d. J. die Löhne der Hafenarbeiter in England von 11 auf 10 Schilling täglich herabgesetzt. Zwischen den Unternehmern und den Organisationen haben dieserhalb Besprechungen stattgefunden. Die Vertreter der Arbeiter in den verschiedenen Häfen haben sich mit der Lohnkürzung einverstanden erklärt.

Diese Lohnreduktion ist zufolge einer Vereinbarung über die gleitende Lohnskala erfolgt, die seit August 1922 zwischen dem Transportarbeiter- und Fabrikarbeiterverband einerseits und den Unternehmern andererseits abgeschlossen wurde. Fallen die Kosten des Lebensunterhalts um 10 Punkte, so werden die Lohnsätze um einen Schilling herabgesetzt. Im August 1922 belief sich die offiziell festgelegte Indexziffer für den Lebensunterhalt auf 81 Punkte über dem Vorkriegsstand. Im Mai d. J. ist sie auf 70, im Juni auf 69 Punkte zurückgegangen; demzufolge wurden die Löhne um einen Schilling reduziert.

Die Arbeiter weigerten sich trotzdem, diese Herabsetzung anzuerkennen, da sie diese amtlich notierten Preise für die Lebensmittelkosten als unrichtig betrachten und auf alle Fälle in ihren Haushaltungen keinerlei Preisrückgang zu verspüren sei.

Innerhalb weniger Tage traten zehntausende von Arbeitern in den verschiedenen Häfen in den Streik, trotz des Appells der Organisationen, die getroffene Abmachung zu beachten.

Eine wegen dieser Angelegenheit einberufene Versammlung des Landesausschusses der Hafenarbeiter-Sektion des Transport- und Fabrikarbeiterverbandes äußerte sich hierzu wie folgt:

„Da speziell dazu bestimmte Vertreter aus den Hafenstädten in voller Kenntnis der Sachlage dieser Abmachung zugestimmt haben, muß sich auch die Verbandspolitik an diese Abmachung halten. Demgemäß fordert der Verband die sich im Streik Befindlichen auf, die Arbeit am Montag, den 9. Juli, wieder aufzunehmen.“

Kraftwagenführer.

Was lange währt, wird endlich gut.

Die neue Verordnung in Deutschland über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, die wir bereits in der Nummer 7 des Mitteilungsblattes kurz erwähnten, liegt nunmehr im Wortlaut vor.

Befriedigt sie auch nicht restlos alle Wünsche der Interessenten, so entfernt sie doch viele Schlacken, die dem Automobilverkehr bisher anhafteten. So ist namentlich für die *Berufskraftfahrer* manche Erleichterung zu verzeichnen, die sie dem energischen Eintreten unserer Organisation zu verdanken haben.

Der § 1 der Verordnung definiert den Begriff der Fahrzeuge, auf die die Vorschriften Anwendung finden sollen. Er ist im allgemeinen geblieben. Demgegenüber heißt es aber im § 2, Absatz 3:

„Die nachstehenden Vorschriften gelten *nicht* für Kleinkraftäder, Raupenkraftfahrzeuge, Dampfstraßenlokomotiven, Straßenwalzen, ferner solche Kraftfahrzeuge, deren betriebsfertiges Gewicht in beladenem oder unbeladenem Zustande neun Tonnen übersteigt sowie selbstfahrende Arbeits- und Werkzeugmaschinen zu landwirtschaftlichen oder gewerblichen Zwecken (z. B. Dampf-, Motorpflüge, Motorsägen). Kleinkraftäder sind Kraftäder, deren nach der Steuerformel berechnete Nutzleistung bei einem Außendurchmesser der Radreifen von mehr als 40 Zentimeter $\frac{1}{4}$ Pferdestärken, bei kleinerem Außendurchmesser 1 Pferdekraft nicht übersteigt.“

Eine weitere Änderung haben die Bestimmungen im § 4 über die Beschaffenheit der Signalinstrumente erfahren. Demnach muß jedes unter die neue Verordnung fallende Kraftfahrzeug versehen sein:

„Mit einer am Fahrzeug befestigten Hupe zum Abgeben von Warnungszeichen; falls die Hupe mehrtönig ist, müssen die verschiedenen Töne gleichzeitig in einem harmonischen Akkord anklängen. Hupen sind als vorschriftsmäßig zu betrachten, wenn ein klarer, von Nebengeräuschen freier Ton oder Akkord durch Schwingungen von Metallzungen, Platten (Membranen) oder anderen Teilen erzeugt wird. An jedem Fahrzeug muß mindestens eine Hupe vorhanden sein, mit der auch bei stillstehendem Motor Warnungszeichen abgegeben werden können.“

Mit dieser Vorschrift ist nunmehr der Streit über die Brauchbarkeit der elektrischen Hupe erledigt. Außerhalb geschlossener Ortsteile darf auch eine Pfeife benutzt werden, die durch Abgase betrieben wird.

Der § 17 regelt die Beleuchtung der Kraftfahrzeuge, über die sich nach alten Bestimmungen selbst die Behörden nicht klar waren. Hier wird folgendes bestimmt:

„Stark wirkende Scheinwerfer müssen innerhalb beleuchteter Ortsteile, ausgenommen bei starkem Nebel, abgeblendet werden, ferner da, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, insbesondere beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen. Der Reichsverkehrsminister bestimmt, welche Scheinwerfer als übermäßig stark wirkend gelten.“

Hoffentlich kommt nun die seit Jahresfrist vorgenommene Typenprüfung für Scheinwerfer bald zu ihrem Abschluß.

Betreffs der Beleuchtung des hinteren Kennzeichens ist jetzt der § 11, Absatz 1, wesentlich abgeändert. Derselbe lautet jetzt:

„Bei Dunkelheit und starkem Nebel sind hintere Kennzeichen so zu beleuchten, daß sie deutlich erkennbar sind. Beleuchtungsvorrichtungen dürfen die Kennzeichen von keiner Seite verdecken; Vorrichtungen zum Abstellen der Beleuchtung vom Sitze des Führers oder vom Innern des Wagens aus sind nur zulässig, wenn beim Abstellen gleichzeitig sämtliche Laternen verlöschen.“

Auspuffklappen dürfen innerhalb geschlossener Ortsteile nicht geöffnet werden, dagegen ist dies auf freier Landstraße gestattet. Eine vollständig neue Fassung haben die Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit im § 18 erhalten:

„Die Fahrgeschwindigkeit ist so einzurichten, daß der Fahrer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten.“

Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt bei Kraftfahrzeugen bis 5,5 Tonnen Gesamtgewicht innerhalb geschlossener Ortsteile 30 Kilometer in der Stunde; die höhere Verwaltungsbehörde kann Geschwindigkeiten bis zu 40 Kilometer zulassen. Bei Kraftfahrzeugen von mehr als 5,5 Tonnen Gesamtgewicht beträgt die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit 25 Kilometer, bei Mitführen von Anhängern innerhalb geschlossener Ortsteile 16 Kilometer in der Stunde.

Ist der Überblick über die Fahrbahn behindert, die Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt, oder herrscht lebhafter Verkehr, so muß so langsam gefahren werden, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann.“

Die Neufassung dieses Paragraphen ist für alle Kraftfahrer von weitgehendster Bedeutung. Sie ist, wie wir bereits in Nr. 7 andeuteten, mehr den praktischen Bedürfnissen angepaßt. Es liegt jetzt zu einem großen Teil an den Kollegen selbst, den Nachweis zu erbringen, daß unter normalen Verhältnissen eine Fahrgeschwindigkeit von 35 bis 40 Kilometer innerhalb geschlossener Ortsteile die für einen modernen Kraftwagen richtige ist. Jetzt gilt es, dahin zu wirken, daß diese Geschwindigkeit von den einzelnen Verwaltungsbehörden im ganzen Reiche verordnet wird. Für Berlin gelten vorläufig 35 Kilometer pro Stunde.

Eine sehr wichtige Änderung hat noch der § 23 erfahren, der künftig den einzelnen Polizeibehörden das Recht *nimmt*, für bestimmte Wege und Plätze die Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen. Hierfür ist jetzt lediglich die höhere Verwaltungsbehörde maßgebend. Ferner müssen nach demselben Paragraphen solche Wege und Plätze durch Warnungstafeln kenntlich gemacht werden.

Soweit die wesentlichen Änderungen in der neuen Verordnung, die für unsere Kollegen Kraftwagenführer hauptsächlich Interesse haben. Es hat langer und zäher Arbeit bedurft, um wirkliche Verbesserungen gegenüber dem alten Zustand zu erreichen. Soweit unsere Mitglieder in Frage kommen, sind wir uns gewiß, daß sie diese Arbeit zu würdigen wissen. Jetzt gilt es, den uns noch fernstehenden Kollegen zum Bewußtsein zu bringen, daß nur durch den Zusammenschluß in der gewerkschaftlichen Organisation auch auf dem Gebiete der Gesetzgebung etwas erreicht werden kann.

R. L.

Bericht aus Ungarn.

Es ist ein harter Kampf, den unsere, dem Landesverbande der ungarischen Transport- und Verkehrsarbeiter angeschlossenen Kollegen, wie die ganze Arbeiterschaft hierzulande überhaupt, gegen die sich nicht nur behauptende, sondern auch stetig anwachsende Teuerung zu führen haben.

Das arbeitende Volk wird am empfindlichsten durch die beständige Erhöhung der Brotpreise betroffen. Dazu kommt die wucherische Ausbeutung, die sich auf dem Wohnungsmarkt breitgemacht hat. Diese wird von der Regierung begünstigt und staatlich sanktioniert durch einen ministeriellen Erlaß, wonach ab 1. Mai das 30fache und ab November das 50fache des im Jahre 1917 entrichteten Mietzinses zu bezahlen ist.

Seit Beginn des Jahres 1923 bezifferte sich die Teuerung auf 161,5%, dabei setzte im März eine solche von 56%, im April von 28,41% ein. Die neuerdings erfolgte Erhöhung der Eisenbahntarife wird eine unfehlbare weitere Verteuerung der Lebenshaltung zur Folge haben.

Durch die äußerst unzulängliche Entlohnung der Arbeiter, die keineswegs mit dem Anwachsen der Preise Schritt hält oder auch nur annähernd den Zeitverhältnissen angepaßt wird, muß sich die arbeitende Klasse immer größere Einschränkungen und Entbehrungen auferlegen.

Am 30. April 1923 betrug das Existenzminimum einer Arbeiterfamilie wöchentlich 30 284 Kronen. Dem stand ein durchschnittlicher Arbeitsverdienst von 10—12 000 Kronen gegenüber. Die Unternehmerkreise machten sich die körperliche und geistige Verelendung des Volkes zunutze, indem sie die zu Tage getretene große Arbeitslosigkeit und die allgemeinen, allen Grundsätzen der Demokratie hohnsprechenden Zustände für sich ausschlochten. Dennoch hat unser Verband alle Mittel aufgeboten, um für die Arbeiterschaft bessere Lebensverhältnisse zu schaffen. Wir stehen deshalb auch mit den Arbeitgebern in ständigen Lohnkämpfen, deren Durchführung uns durch unsere elende Lage und die äußere Notwendigkeit diktiert wird.

Im Transportgewerbe beträgt zurzeit der Wochenlohn etwa 13 300 Kronen einschließlich der letzten Aufbesserung von 43%.

Die Möbeltransportarbeiter, die nur Gelegenheitsarbeit verrichten, hatten eine Lohnerhöhung von 80 Prozent durchgesetzt.

Die Löhne der Kohlenarbeiter haben im Verlauf des Monats März und im April eine 45prozentige Erhöhung erfahren.

Die Dockarbeiter erhielten ab März eine Lohnaufbesserung von 70 Prozent. Am schlechtesten sind die Schiffer gestellt, die ihre Löhne auf Grund von Indexziffern ausbezahlt bekommen.

Wie der Lohn, so die Arbeit.

Wir entnehmen dem „Bulletin Mensuel de la Fédération des Ports & Docks“ (Monatliches Mitteilungsblatt des französischen Hafentarbeiter-Verbandes) vom Mai 1923 das Folgende:

„Die Hafentarbeiter von St. Nazaire haben ihren Arbeitgebern folgendes gelungenes Stückchen geliefert: Diese hatten sich im Jahre 1922 die Arbeitslosigkeit, die eine große Anzahl Arbeiter zwang, anderwärts Arbeit zu suchen, zunutze gemacht, indem sie, ohne Rücksicht auf die mit den Arbeitern getroffenen vertraglichen Abmachungen, den Lohn auf 15 Frs. festsetzten.

Da sich damals die Arbeiter außerstande sahen, diesem Streich der Arbeitgeber in entsprechender Weise entgegenzutreten, nahmen sie sich vor, bei der nächstbesten Gelegenheit Vergeltung zu üben. Diese bot sich ihnen dieser Tage.

Einige große, mit Getreide beladene Schiffe gingen längs des Hafendamms von St. Nazaire vor Anker. Die Löschung wurde alsbald in Angriff genommen, jedoch mit einer solchen Gemächlichkeit, daß die Schiffe über die Liegetage aufgehalten wurden. Als dies die Arbeitgeber bemerkten und den Hafentarbeitern dieserhalb Vorstellungen machten, erwiderten diese, daß ihre Leistung dem ihnen bezahlten Lohne von 15 Frs. entspräche. Würden jedoch die Löhne auf 20 Frs. und die Überstundenvergütung sowie die Akkordlöhne um 25% erhöht, so entspräche auch die Mehrleistung dieser Erhöhung. Inzwischen lief auf Rechnung der Coöperative ouvrière de déchargement, la Fraternelle, (Löschungsgenossenschaft: La Fraternelle) ein Kohlenschiff in den Hafen ein. Da diese Genossenschaft schon vorher den von den Arbeitern verlangten Lohn von 20 Frs. bezahlte, wurde auch die Arbeit normal, d. h. in ordnungsgemäßer Weise verrichtet.

Ohne Zweifel war das eine der Ursachen, welche die Arbeitgeber veranlaßten, die Ansprüche der Arbeiter in vollem Umfange anzuerkennen und auf dieser Basis einen Vertrag mit dem Verband der Hafentarbeiter zu unterzeichnen.

Es erübrigt sich wohl, hinzuzufügen, daß die zuständige Organisation durch das Ergebnis dieser Aktion zahlreiche Beiträge zu verzeichnen hatte.“

Die Aktionen der französischen Straßenbahner.

Unter dem Druck der Teuerung, an der auch die Regierung durch ihr reaktionäres Auftreten in der Innen- und Außenpolitik ein gut Teil Schuld trägt, werden nun auch die französischen Straßenbahner wieder lebendig.

Unser Landesverband der Transportmittel (Fédération Nationale des Moyens de Transports) tut sein möglichstes, um sich diese Bewegung dienstbar zu machen und dadurch eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und eine Festigung der Organisation herbeizuführen.

Kollege Guinchard machte durch das Land eine Agitationsreise, worüber er nun folgendes schreibt:

„Die stumpfsinnige Gleichgültigkeit, in die die Arbeiterklasse seit 1910 und nach der Spaltung verfallen ist, scheint ihr Ende erreicht zu haben. Es machen sich bereits die Anzeichen ihres Erwachens bemerkbar.

Die Hartnäckigkeit der Unternehmer, eine Regierung, die absolut nichts zur Verhinderung der stetig sich verteuernden Kosten der Lebenshaltung unternimmt — im Gegenteil, man kann sagen, daß die Teuerung durch den Landwirtschaftsminister Chéron systematisch begünstigt und organisiert wird — alle diese Umstände tragen dazu bei, daß endlich die Arbeiter zu begreifen scheinen, daß sie, alleinstehend, Gefahr laufen, der wenigen Vorteile, die sie sich vor einigen Jahren zu erringen wußten, verlustig zu gehen.“

Er deutet übrigens auch kurz an, mit welchen Schwierigkeiten unsere Kollegen zu kämpfen haben:

„Gegenwärtig will niemand die Führung der Organisationsgeschäfte in die Hand nehmen, manchmal aus Furcht vor den Maßnahmen der Arbeitgeber, oft aber aus Furcht vor den Beleidigungen und der in Moskau so willkommenen Wühlarbeit.

Bei diesem Wiedererwachen der gewerkschaftlichen Betätigung müssen wir feststellen, daß die Hartnäckigkeit der Arbeitgeber sowie ihre Kampffähigkeit, die in den letzten Jahren gewaltig zugenommen hat, sich überall bemerkbar machen.

Was die Unternehmer im Transportgewerbe selbst anbelangt, so stoßen wir bei diesen auf einen mit allen Mitteln geleisteten Widerstand gegen die gerechtfertigten Ansprüche der Arbeiter, ganz abgesehen davon, daß sie gleichzeitig versuchen, die gewerkschaftlichen Organisationen zu vernichten.“

In der in Nancy erscheinenden Verbands-Zeitung „Les Transports“ wird an einem Beispiel gezeigt, welcher Art die von Arbeitgeberseite ergriffenen Maßnahmen sind. Der Sekretär des Verbandes wurde durch die Gesellschaft entlassen, weil die betreffende Abteilungsleitung durch Anschlagszettel die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die niederen Löhne des Straßenbahnpersonals lenkte.

In Amiens mußte das Personal bereits den Streik in Anwendung bringen.

Durch die Streikbrecherarbeit, an der sich sämtliche Kontrolleure, bis auf einen, beteiligten, sowie durch die Nachsicht der Stadtverwaltung, die eine Reihe Verfehlungen im Dienste stillschweigend übergab, mußte der Streik nach 27 Tagen aufgegeben werden.

Es wurden mehr als 50 000 Francs. Streikunterstützung ausbezahlt. Als Ergebnis dieser Aktion ist trotz dieser Umstände eine kleine Lohnerhöhung zu verzeichnen. Ferner werden Kollegen über 60 Jahre in den Ruhestand versetzt.

Auch in *Dijon* droht ein Streik auszubrechen. Die Straßenbahndirektion hat sich bereits an andere Unternehmungen gewandt, damit ihr evtl. Personal zur Verfügung gestellt wird.

In *Angers* ist es dem Personal gelungen, unter Streikandrohung eine Lohnaufbesserung zu erlangen.

Der Deutsche Verkehrsbund.

Der Deutsche Verkehrsbund hat im Jahre 1922 insgesamt 17 316 Lohnbewegungen geführt. Hiervon waren 17 267 Angriffs-, die übrigen 49 Abwehrbewegungen und Aussperrungen. 99,8% aller Bewegungen verliefen erfolgreich. In 81 264 Betrieben wurden für 794 131 Arbeiter und Angestellte Lohnbewegungen durchgeführt. Von diesen waren 740 348 = 93,2% organisiert.

Die Gesamtsumme aller Lohnerhöhungen beträgt auf das Jahr umgerechnet die Summe von 366 895 607 364 Mk.

Im Berichtsjahre wurden 930 Tarifverträge in 39 229 Betrieben mit zusammen 420 458 Beschäftigten abgeschlossen. Von letzter Ziffer gehörten dem Deutschen Verkehrsbund 351 168 Personen und zwar 313 818 männliche und 37 350 weibliche Personen an.

Die Tarifverträge umfassen hauptsächlich Bestimmungen allgemeiner Natur, wie Arbeitszeit, Pausen, Urlaub, Bezahlung evtl. notwendiger Überstunden, Sonntagsarbeit, Bezahlung in Krankheitsfällen usw. und werden gewöhnlich für eine im voraus bestimmte Zeitspanne abgeschlossen, während für die Lohnabkommen eine besondere Klausel Anwendung findet. Die Riesenzahl der geführten Bewegungen wie auch die zwölfstellige Ziffer der Lohnerhöhung sind die natürliche Folge des ständigen Niedergangs der deutschen Währung. Immerhin sind sie ein Beweis dafür, daß der Deutsche Verkehrsbund alles getan hat, was in seinen Kräften stand, um der immer mehr drohenden völligen Verelendung seiner Mitglieder entgegenzuarbeiten.

Stehen diese auch in Zukunft fest zu ihrer Organisation, so werden sie auch den kommenden, noch schwereren Kämpfen standhalten können.

In der Einheit liegt ihre Macht!

L.

Verbandstag der deutsch-tschechischen Transportarbeiter.

Der Internationale Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen im Bereiche der tschechoslowakischen Republik hielt am 20. und 21. Mai in Teplitz seinen zweiten Verbandstag ab, der auch von Vertretern der Zentralgewerkschaftskommission, der Kreisgewerkschaftskommission, des Zentralverbandes der Angestellten, der Eisenbahner und Bergarbeiter besetzt war.

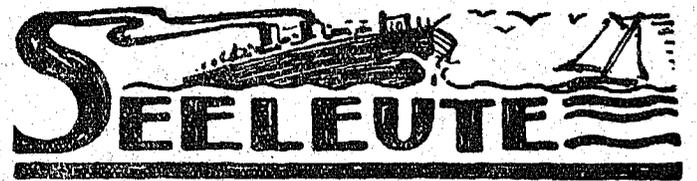
Referent Genosse *Nase* führte aus, daß sich die Weltwirtschaftskrise auch auf das neue Staatsgebiet der tschechoslowakischen Republik erstreckt, deren Überwindung seitens

der bürgerlichen Gesellschaft, der Regierungen und des Unternehmertums nur in der Preisgabe eines Teils der Errungenschaften des werktätigen Volkes erblickt wird. Der in den letzten zwei Jahren erfolgte Lohnabbau hatte, ohne den wirtschaftlichen Niedergang aufhalten zu können, eine Verschlechterung der Lebenshaltung der Arbeiter zur Folge. Zu der im ganzen Lande herrschenden großen Arbeitslosigkeit kommt die ungenügende staatliche Fürsorge. Die gewerkschaftlich ungeschulten Elemente, die nach dem Kriege den Gewerkschaften zuströmten, wurden der Bewegung wieder untreu, weil sie durch die eingesetzte Krise greifbare Erfolge nicht mehr erzielen konnte. Dazu kam die durch die Spaltung der sozialistischen Partei in die Arbeiterbewegung hineingetragene Zersetzung. Am härtesten empfinden die Speditionsarbeiter, Schiffer, Schiffsverlader und Katarbeiter die Arbeitslosigkeit, weil sie als Saisonarbeiter von der staatlichen Arbeitslosenunterstützung ausgeschlossen sind. Durch die gesunkene Kaufkraft der Bevölkerung sinkt der Warenumsatz; eine Folge davon war, daß eine große Anzahl der Konsumbediensteten arbeitslos wurde. Die Straßenbahngesellschaften nutzten die Lage dadurch für sich aus, indem sie aus der Arbeitskraft der Bediensteten die Dividenden der Aktionäre herausgeschunden haben. Der Lohnabbau innerhalb der einzelnen Berufszweige des Verbandes bewegte sich zwischen 10 und 25 Prozent.

Daß der innere Ausbau der Organisation nicht restlos so durchgeführt werden konnte, wie es der erste Verbandstag beschlossen hatte, ist zum großen Teil diesen Zuständen zuzuschreiben. In wiederholten Fällen kam es zur Durchführung von Streiks, die teilweise mit Erfolg verliefen. Die Chauffeure erkennen am wenigsten die Notwendigkeit des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses. Auch die Kutscher und Hausmeister sind schwer bewegliche Elemente.

Der Verbandstag nahm eine Änderung des Statuts sowie die Regelung des Beitrags vor. Die Delegierten waren sich alle darüber klar, daß zur Festigung der Organisation noch viel zu vollbringen ist; besonders gilt es, die noch außenstehenden Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter für den Verband zu gewinnen, die Mitglieder zu erziehen und zu überzeugten Gewerkschaftern und Klassenkämpfern zu machen.

N.



Resolutionen der Seeleute-Konferenz vom 15. und 16. Mai in London.

Da es sich herausstellt, daß die Aufnahme des Berichtes dieser Konferenz in der gegenwärtigen Nummer wegen deren Umfang sich als unzulässig erweist, lassen wir nachstehend nur die gefaßten Entschlüsse folgen, die bereits unterm 11. Juni den betreffenden Organisationen zugesandt wurden.

Der vollständige Bericht wird in Broschürenform erscheinen und binnen kurzer Zeit den Verbänden zugeschickt werden.

Resolutionen.

I.

Die am 15. Mai 1923 in London abgehaltene Seeleute-Konferenz der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen, nach Anhörung der Diskussionen über:

a) die Arbeitsbedingungen, die Bemannungsskala, die Heuer, die Disziplin an Bord, die Hygiene sowie die Sicherheit der Seeleute, die auf Handelsschiffen ihren Beruf ausüben,

b) die Weise, in der Aktionen zugunsten der Seeleute geführt werden müssen,

und in der Erwägung, daß nur ein zu verwirklichendes Programm, wofür die einzelnen angeschlossenen Organisationen eintreten können, die internationale Aktion wieder beleben kann,

erklärt, daß die Einführung des Achtstundentages an Bord der Schiffe, die Vereinheitlichung der Bemannungsskala, der Heuer, der gesetzlichen Bestimmungen, der Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen die Zwecke sind, die die Seeleutesektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erreichen will und die den Mittelpunkt der Aktion bilden sollen.

Diese Aktion soll folgendermaßen geführt werden:

a) Nationale und internationale Aktionen durch Herausgabe und Verbreitung von Propagandaschriften auf Schiffen;

b) Versammlungen für Seeleute, sowie öffentliche Versammlungen in allen Häfen; internationale, von den der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen einzuberufende Seeleuteversammlungen in allen Häfen der Welt sowie internationale öffentliche Versammlungen mit freier Aussprache in den bedeutendsten Häfen;

c) Fortdauernden, kräftigen und unmittelbaren Druck ausüben auf die Reeder, durch Einleitung geeigneter Aktionen;

d) Druck auf die Regierungen und Parlamente durch Vermittlung der sozialistischen Abgeordneten;

Dem Generalrat obliegt die Regelung und Ausführung dieser Aktion.

Um dieselbe zu koordinieren und zu verstärken, sind die angeschlossenen Organisationen verpflichtet, alle 14 Tage einen kurzen Bericht über die bestehenden Löhne und Arbeitsbedingungen, sowie über angebrachten Veränderungen an das Internationale Sekretariat zu senden, über die Aktion im eigenen Lande, die erreichten und die zu erwartenden Resultate.

Das Sekretariat wird im Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation diese Berichte verarbeiten.

II.

Der Internationale Seeleutekongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bestätigt seine frühere Erklärung, wobei die Errichtung einer speziellen Abteilung für die Seeleute mit einem eigenen Sekretär verlangt wurde.

Der Kongreß begrüßt den Wiederanschluß der französischen Föderation und gratuliert den französischen Genossen zu ihrem Versuch, den Achtstundentag auf See und im Hafen aufrechtzuerhalten und erklärt, daß der Achtstundentag für Seeleute, der für die Hafendarbeiter bereits besteht und durch eine Organisation erreicht werden kann, die alle Gruppen der Transportarbeiter umfaßt.

Der Kongreß fordert alle innerhalb der Internationalen Transportarbeiter-Föderation organisierten Seeleute auf, in der bestmöglichen Weise zusammenzuarbeiten.

III.

Dem Exekutivkomitee sollen in Verbindung mit dem Sekretär der Seeleuteabteilung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation alle zu treffenden notwendigen Maßnahmen zur Förderung und Ausführung aller internationalen Verhandlungen zwischen den Reedern und den Vertretern der Seeleute der Handelsflotte Europas überlassen bleiben, um die von dieser Konferenz gefaßten Beschlüsse, besonders diejenigen, welche die Löhne, Arbeitsstunden, Ernährung, Bequemlichkeit und den Schutz für Leib und Leben der Seeleute betreffen, zu verwirklichen.

Der Generalrat wird ersucht, mit allem Nachdruck auf das alsbaldige Zustandekommen von Unterhandlungen hinzuwirken.

IV.

Die Internationale Seeleutekonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bürgt für die Fortsetzung des Kampfes gegen den Krieg, Militarismus und die Reaktion.

Die Konferenz, die sich der Gefahr eines neuen Krieges gegen Sowjetrußland und des weiteren Überhandnehmens des Faschismus wohl bewußt ist, fordert dringend zunächst alle Transportarbeiter und des weiteren die gesamte internationale Arbeiterbewegung auf, sich auf der Grundlage der internationalen Solidarität der Arbeiterklasse und des Widerstands gegen Krieg und Gegenrevolution, zur Einheitsfront zusammenzufinden.

Die Konferenz fordert die Arbeiter aller Länder auf, ihren Parteihader aufzugeben, sich ihren gewerkschaftlichen Organisationen anzuschließen und einen unerbittlichen Krieg gegen das kapitalistische System zu führen, das sie im Frieden ausbeutet und im Kriege opfert.

Die Konferenz bestätigt ihre bereits früher dem Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gegebene Unterweisung, mit allen Mitteln jede Beförderung von Menschen, Munition und sonstigem Material, sei es zu Kriegs- oder reaktionären Zwecken, zu verhindern.

Streik der deutschen Hochseefischer.

(20. Juni 1923.) Die sich fortwährend steigende Unruhe in der Währungsfrage brachte es mit sich, daß die Gewerkschaften bei Tarifabschlüssen die Lohnabkommen von den Mantelverträgen, die die Bestimmungen allgemeiner Natur enthalten, getrennt haben. Während die Mantelverträge durchweg für eine längere, im voraus bestimmte Zeitspanne abgeschlossen werden, ist dies bei der unsicheren, sich sprunghaft ändernden Kaufkraft des Arbeitslohnes unmöglich. Das gilt selbstverständlich auch für die in der Hochseefischerei beschäftigten Seeleute.

Im März dieses Jahres wurde der in der Hochseefischerei geltende Mantelvertrag vom *Wirtschaftlichen Verband der deutschen Hochseefischeren (Unternehmer-Verband)* für den 30. April gekündigt. Der neue, von den Reedern eingereichte Vertragsentwurf enthielt wesentliche Verschlechterungen. So soll die Freizeit nach jeder Reise wegfallen, die Verpflegung nach einer anderen als nach der gesetzlichen Speiserolle erfolgen und die Gewinnanteile von den Fängen für Kapitäne um 35%, für alle übrigen Mannschaften um 25% reduziert und außerdem die Besatzung der Dampfer um einen Mann verringert werden.

Die Reichsabteilung Seeleute im Deutschen Verkehrsbund reichte sofort im Einvernehmen mit dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer und dem Verband deutscher Kapitäne und Steuerleute der Hochseefischerei einen Gegenentwurf ein, in dem schon bei früheren Verhandlungen erhobene Forderungen erneuert waren.

Die am 9. Mai in Bremen stattgefundenen Verhandlungen scheiterten an der Unnachgiebigkeit der Reeder.

Am 11. Mai tagte ein vom Reichsarbeitsministerium eingesetzter Sonder-Schlichtungsausschuß und verwarf die von beiden Seiten eingebrachten Abänderungsanträge. Durch Schiedsspruch wurde festgesetzt, daß der am 17. November 1922 abgeschlossene Tarifvertrag über den 1. Mai 1923 hinaus zu verlängern sei, wobei gleichzeitig folgende Abänderungen in Kraft treten sollten:

„Vor der Errechnung der Prozente wird zur Deckung der außerordentlichen Unkosten für die Benutzung ausländischer Kohlen ein zwischen den Tarifparteien festzusetzender Prozentsatz in Abzug gebracht.“

Und weiter: „Vom Netto-Auktionserlös werden vor Berechnung der Prozente für den Kapitän 20% und für die anderen Mitglieder der Besatzung 10% bis auf weiteres zur Deckung der außerordentlichen Unkosten für die Verwendung

ausländischer Kohlen abgezogen.“ Zum Schlusse wurde den Parteien aufgegeben, sich bis zum 26. Mai zu entscheiden, ob sie den Schiedsspruch annehmen oder ablehnen wollen.

Mit diesem Schiedsspruch hat sich der Sonderschlichtungsausschuß den Dank der Reeder verdient. Wie vorauszusehen war, haben unsere Kollegen in den an den verschiedenen Hafenorten tagenden Versammlungen den Spruch einstimmig abgelehnt und sind darauf in logischer Folge der Ablehnung am 28. Mai geschlossen in den Streik eingetreten.

Wie von unseren Kollegen, so wurde auch von den beiden anderen beteiligten Arbeitnehmerorganisationen der Schiedsspruch abgelehnt, während die Reeder ihn angenommen hatten.

Die Reichsabteilung der Seeleute im Deutschen Verkehrsbund ist mit 1600 Mann an dem Streik beteiligt.

Das Reichsarbeitsministerium hatte die beiden Parteien zum 6. Juni zu einer Besprechung nach Berlin eingeladen. Die Verhandlungen förderten Tatsachen zutage, die ein bezeichnendes Licht auf die Auffassung wirft, die unsere aus der Schwerindustrie hervorgegangene Reichsregierung gegenüber den Verbrauchern hat.

Schon Mitte März faßte der *Wirtschaftliche Verband der Hochseefischerei* (Unternehmer-Verband) den Beschluß, die Hälfte der gesamten Fischereiflotte stillzulegen. Auf eine Frage nach dem Warum dieser Maßnahme, wurde mit zynischer Offenheit zugegeben: „Weil sonst zu viel Fische an den Markt kommen und dann zu billig sind.“

Hierbei ist zu beachten, daß die Fischdampferflotte auf Kosten der Allgemeinheit gebaut und den Unternehmern übergeben wurde, um das Volk mit guter und billiger Nahrung zu versorgen. Ausgerechnet zu einer Zeit, in der die Teuerung unerträgliche Formen annahm, binden diese smarten Gentlemen die Fischdampfer fest, kündigen den Seeleuten den Tarif und versuchen bedeutende Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen durchzuführen. Die Unternehmer verfolgen einen doppelten Zweck. Einmal wollen sie die Fischpreise hochhalten, bezw. höher treiben und dann rechnen sie damit, daß durch den Beschluß, die Hälfte der Fischdampfer stillzulegen, eine Anzahl kleinerer Reeder dem Ruin ausgeliefert sind. Wie schön, wenn man dann deren Schiffe für einen Spottpreis erwerben kann. Demnach scheint es, als wäre die Kündigung des Tarifes durch die Unternehmer nur das Mittel, mit dem sie ihre übrigen dunklen Pläne zu verschleiern suchen. Daß die Verhandlungen im Reichsarbeitsministerium resultatlos verliefen, ergibt sich aus dem oben Gesagten von selbst. Der Streik geht weiter. R. L.

Noch kein Friede in der Hochseefischerei.

(7. Juli.) Die vom Reichsarbeitsministerium angeregte Verhandlung führte zur Einsetzung eines neuen Schlichtungsausschusses, der am 28. Juni in Bremen tagte. War der Schiedsspruch vom 11. Mai schon als Fehlspruch zu bezeichnen, so setzt der zuletzt gefällte allem bisher dagewesenen die Krone auf. Es heißt darin: „Vom Nettoauktionserlös werden vor Berechnung der Prozente für den Kapitän 20 Prozent und für die anderen Mitglieder der Besatzung 10 Prozent zur Deckung der außerordentlichen Unkosten für die Verwendung englischer Kohlen abgezogen.“

„Sobald die Arbeitgeber in der Lage sind, 25 Prozent ihres Kohlenbedarfs aus deutscher Kohle oder aus solcher ausländischer Kohle zu decken, die billiger als die englische ist, oder wenn der Preis der deutschen Kohle den der englischen erreicht“, soll die obige Vereinbarung außer Kraft gesetzt werden.

In einer Erläuterung des Schiedsspruches wird gesagt, daß er *keinen Lohnabbau darstelle*. Das ist nichts anderes als eine Verhöhnung der Streikenden, während in dem Schiedsspruch selbst eine direkte Aufforderung an das Grubenkapital enthalten ist, die Kohlenpreise gewaltig zu erhöhen.

Die Besatzungen haben diesen Schiedsspruch abgelehnt. Die Folgen, die sich hieraus ergeben, fallen auf diejenigen, die ihn gefällt haben. Über den ferneren Verlauf des Kampfes werden wir noch berichten. R. L.

Streik der jugoslavischen Seeleute.

Wie uns aus Zagreb berichtet wird, sind die jugoslavischen Seeleute am 21. Juni dieses Jahres in den Streik getreten. Bis jetzt erstreckt sich derselbe nur auf die Küstenfahrt, die sogenannte „Kleine Fahrt.“ Es werden davon 66 fahrende Schiffe mit 102 Offizieren und 974 Mann, sowie 34 Schiffe, die sich in Reparatur befinden, mit 20 Offizieren und 106 Mann betroffen.

Unter den Streikenden wird strenge Solidarität geübt. Streikbrecher sind keine vorhanden.

Der Umstand, daß sich die Arbeitgeber weigerten, an eine Lohnregelung heranzutreten, gab Anlaß zum Ausbruch des Streiks. Der jugoslavische Seeleuteverband hat bereits am 1. Mai 1922 den mit den Arbeitgebern abgeschlossenen Kollektivvertrag gekündigt und diese zum Neutabschluß eines Vertrages aufgefordert. Die in drei Sitzungen geführten Unterhandlungen verliefen ergebnislos. Nachdem das Ministerium für Sozialpolitik auf das Ersuchen des Seeleute-Verbandes, in die Angelegenheit vermittelnd einzugreifen, die Arbeitgeber zu einer vierten Zusammenkunft eingeladen hatte, erschienen diese überhaupt nicht. Sie ließen durch ihre Vertreter erklären, daß sie lediglich mit dem Vertreter des Ministeriums, keinesfalls aber mit der Organisation verhandeln würden. Dem Beauftragten der Regierung gegenüber äußerten sie von vornherein, daß infolge der erlittenen Verluste von einer Lohnerhöhung keine Rede sein könne.

In dem Vorgehen der Arbeitgeber ist nur das Bestreben zu erblicken, sich auf diese Art und Weise eine Subvention durch den Staat zu verschaffen. Sie haben bisher bereits 9 500 000 Dinars staatliche Unterstützung erhalten; sie verlangen jedoch mindestens 60 000 000 Dinars, andernfalls drohen sie mit der Einstellung der Fahrt.

In einer Eingabe der Organisation an das Ministerium und die Regierung wird dargelegt, daß seit der Vorkriegszeit die Sätze für die Güter-Tarife um das 15fache, für die Personen-Tarife um das 18fache gestiegen sind, während die Löhne der Offiziere und Mannschaften erst um das 5—8fache erhöht wurden. Der Seeleute-Verband bezweifelt die angeblichen Verluste der Arbeitgeber und beantragte deshalb bei der Regierung, diese möchte die Schifffahrt selbst in die Hände nehmen und einen Staatsbetrieb daraus machen unter Mitwirkung der Organisation. Um möglichenfalls eine Wiedervergeltung üben zu können, bezeichnen die Arbeitgeber den Streik als politisch und umstürzlerisch.

Wenn es erforderlich sein sollte, ist eine Ausdehnung des Streiks auf die Überseefahrt vorgesehen.

Ein Schritt näher zur Einheit der Seeleute.

Wir lesen in dem Verbandsblatt der Schwedischen Heizer „Eldaren“ nachstehenden Bericht über eine Versammlung der Skandinavischen Föderation der Seeleute-Organisationen:

Am 31. Mai 1923 kamen die Skandinavischen Seeleute in einer gemeinsamen Konferenz zusammen. Es waren dort folgende Organisationen vertreten:

- der Nordische Matrosen- und Heizer-Verband;
- der Heizer-Verband, Dänemark;
- der Schwedische Heizer-Verband und
- der Schwedische Matrosen-Verband.

Die Konferenz beschloß, daß der föderative Zusammenschluß in Zukunft nach denselben Statuten wie sie bis jetzt bestanden, geleitet werden soll, daß jedoch außer dem Generalsekretär zwei Hilfssekretäre gewählt werden müssen, und zwar aus den Ländern in denen das Hauptsekretariat nicht seinen Sitz hat. Die Arbeit dieser beiden Sekretäre besteht darin, daß sie in den betreffenden Ländern das für die Gesamtorganisation notwendige Material sammeln und ferner für die Zusendung aller den gewerkschaftlichen Zusammenschluß betreffenden Mitteilungen und Fragen Sorge tragen. Es wurde außerdem beschlossen, diejenigen Bestimmungen und Vorschriften wegfällen zu lassen, wonach die Skandinavische Seeleute-Föderation den Satzungen der Internationalen Seeleute-Föderation gemäß arbeiten muß. Die Organisation hat sich von jedem Einfluß dieser Internationale freigemacht.

Zum Sekretär für die Gesamtorganisation wurde A. Birkeland (Norwegen) gewählt.

Hoffen wir, daß es der Föderation gelingen möge, eine bessere Zusammenarbeit unter den Seeleuten der skandinavischen Länder zustande zu bringen. Die Versprechungen, die von verschiedenen Seiten auf der Konferenz gemacht wurden, geben auch die Garantie dafür, daß dies ausgeführt wird.

Neue Lohnregelung für die englischen Offiziere (Maschinisten).

Im Nationalen Lohnamt wurde nach Abänderung eines ursprünglichen, von den Reedern eingereichten schlechteren Entwurfes und nach stattgehabten Besprechungen nachstehende Lohnregelung getroffen.

Wochenlöhne auf Frachtschiffen.

Die ab 1. Juli 1923 gültige, revidierte Lohnstufeneinteilung.

Mindestsätze.

Tonneninhalt	1. Maschinist		2. Maschinist	
	beim Auslandsverkehr	Inland	beim Auslandsverkehr	Inland
201 bis 300	£ s d 5/0/0 (a)	£ s d 4/ 7/6 (a)	£ s d 4/0/0 (a)	£ s d 3/12/6 (a)
301 bis 400	5/2/6 (a)	4/10/6 (a)	4/2/6 (a)	3/15/0 (a)
401 bis 500	5/5/0	4/12/6	4/5/0	3/17/6

Die Sätze zu (a) sollen mit Wirkung ab 1. Oktober 1923 um 2s 6d reduziert werden.

In bezug auf den Vorschlag der Reeder bezüglich der Beköstigung auf wöchentlichen Schiffen teilen wir folgendes mit:

„Es wurde vereinbart, daß mit Wirkung ab 1. Juni 1923 auf wöchentlichen Schiffen bei Beköstigung der Maschinisten von den Lohnsätzen 21 bis 25 sh. wöchentlich (für einen Teil der Woche ein entsprechend geringerer Satz) abgezogen werden dürfen. Es wurde vorgesehen, daß bei gewissen wöchentlichen Passagierdampfern, auf denen die Offiziere mit einer besseren Kost versehen werden, die Reeder in Uebereinstimmung mit den betreffenden Offizieren den gegenwärtigen Satz von 25 sh. wöchentlich für Beköstigung zurückbehalten können.“

Auf Grund eines Vorschlages der Reeder, die Diäten von 5 sh. täglich auf 3 sh. zu reduzieren, wurde nach eingehender Besprechung beschlossen, diesen Gegenstand vorerst nicht in Erwägung zu ziehen.

Der Britische Seemannsverband.

Am Sonntag, den 27. und Montag, den 28. Mai fand in London unter Vorsitz des Genossen Joseph Cotter, 1. Vorsitzender des Verbandes, die erste jährliche Delegiertenversammlung des Vereinigten Seemanns-Verbandes statt. Dieser Verband ist durch die Britische Transportarbeiter-Föderation der I. T. F. angeschlossen.

In seiner Eröffnungsansprache erklärte Cotter, daß das Ergebnis der ersten Jahresarbeit seit der Verschmelzung enttäuschend sei, daß aber der Verband das allgemeine Schicksal der Gewerkschaftsverbände des ganzen Landes teile, die unter den Wirkungen des wirtschaftlichen Niederganges zu leiden haben. Das gemeinsame Bestreben zwischen den Reedern und dem Landesverband der Seeleute und Heizer, das wieder einzuführen, was praktisch nichts anderes bedeutet als das alte Einstellungssystem der Föderation, wogegen die Seeleute seit 1911 kämpften, hatte auf den Stand der Organisation eine schlechte Wirkung. Die Folgen dieser Handlungsweise sind indessen auch auf ihre Urheber zurückgeprallt. Nur durch schwere Arbeit und eine intensive Organisation wurden die Seeleute allmählich wieder zur Bewegung zurückgebracht und der letzte Mitgliederzuwachs war sehr ermutigend. Der Jahres- und Kassenbericht zeigte eine gute finanzielle Lage, trotz der während des Vorjahres entstandenen Schwierigkeiten.

Es wurde eine Resolution eingebracht, die den Vorstand ersuchte, alle möglichen Schritte zu unternehmen, um die Verschmelzung aller die Transportarbeiter umfassenden Verbände zuwege zu bringen.

Eine weitere Entschliebung verlangte, daß die Entscheidung des Unterausschusses des Handelsschiffrats bezüglich der Sicherheit für Leib und Leben auf See sofort in Kraft gesetzt werde und daß Auszüge aus dessen Feststellungen so an Bord angebracht werden müssen, daß sie den Reisenden und der Mannschaft leicht zugänglich sind.

Die Verbandsangestellten wurden angewiesen, sich wegen der Einführung einer Verbesserung des Handelsschiffgesetzes mit der Unterhausfraktion der Arbeiterpartei in Verbindung zu setzen, um für diejenigen Seeleute, die infolge Krankheit oder einer anderen Ursache an ausländischen Häfen ausgesetzt werden, die Weiterzahlung der Löhne durchzusetzen und zwar solange, bis der Betreffende wieder in den Hafen, wo er angestellt wurde, zurückgekehrt ist.

Ferner wurde eine Entschliebung angenommen, die gegen die Beschäftigung chinesischer und asiatischer Arbeiter auf britischen Schiffen protestierte.

Der Ernennung von T. Lewis als Kassierer und Redakteur des „Marine Worker“ (Der Seemann), von F. J. Maynard und Robert Williams als Vertrauensleute und von E. Shinwell, Parlamentsmitglied, als Propagandist, wurde zugestimmt. Es wurden auch verschiedene Vorschläge für die örtlich zu besetzenden Beamtenposten gemacht, deren endgültige Ernennung aber durch den Vorstand erfolgen wird, nachdem von den verschiedenen Abteilungen Vorschläge eingegangen sind.

Es wurde auch die Angelegenheit der Reorganisation diskutiert, die für eine gesunde Entwicklung des Verbandes notwendig ist. Während der nächsten Monate werden verschiedene Änderungen vorgenommen werden, u. a. die Errichtung einer Zweigstelle in Hamburg.

Bei der Besprechung der Gehaltsfrage erklärten sich die Beamten einstimmig mit einer Herabsetzung von £ 50 jährlich für die Angestellten des Hauptvorstandes und einer solchen von wöchentlich 15 sh. und 10 sh. für die Angestellten der Ortsgruppen einverstanden.

Die Versammlung beschloß einstimmig eine Entschließung, in der dagegen Protest erhoben wurde, daß der Arbeitsminister es unterlassen hatte, bezüglich des Arbeitslosen-Versicherungs-Gesetzes eine zum Schutze der Seeleute notwendige Klausel zu erlassen und die sich an den Minister mit dem Ersuchen wandte, die diesbezüglichen Vorschriften zu ändern, damit künftig die Seeleute nicht mehr unter den Schwierigkeiten, wie sie jetzt bestehen, zu leiden haben.

Die Versammlung wurde, nachdem dem Vorsitzenden gedankt wurde, geschlossen.

Das Spiel, das Herr Havelock Wilson mit den Unternehmern treibt.

Nachstehend folgt Havelock Wilson's eigener Bericht über die sogenannten Verhandlungen, die zu der letzten Lohnherabsetzung für die britischen Seeleute führten.

Kommentar ist überflüssig!

* * *

Landesverband der Seeleute und Heizer von Großbritannien und Irland.

Sitz: St. George's Hall Westminster Bridge Road,
London, S. E., 31. März 1923.

An die Mitglieder unseres Verbandes!

Werte Kameraden!

(Bericht über die Lohnabmachungen des Nationalen Lohnamtes für die Seeschifffahrt vom 27. März 1923.)

Ihr werdet Euch wohl erinnern, daß die letzten Lohnverhandlungen für die bei der Handelsmarine Beschäftigten im März 1922 erfolgten. Seit dieser Lohnvereinbarung prophezeiten die Angestellten der Amalgamated Marine Workers' Union (des Vereinigten Seemannsverbandes), daß man sich innerhalb eines Monats auf weitere Herabsetzungen der Löhne, die von den Schiffsbesitzern verlangt würden, gefaßt machen müsse. Es wurde vor aller Welt bekanntgemacht, daß eine weitere Lohnherabsetzung bevorstehe.

Im Oktober letzten Jahres hielten die bedeutendsten Reeder des Landes, zweifellos durch die fortwährend verbreiteten Gerüchte veranlaßt, Reden, in welchen sie erklärten, daß sich das Gewerbe in einer schlechten finanziellen Lage befinde und daß in Zukunft eine weitere Verminderung der Betriebskosten Platz greifen müsse. Ich machte es mir nun zur Aufgabe, mich sofort mit den bedeutendsten Reedern in Verbindung zu setzen und sie zu bitten, doch unter keinen Umständen an die Löhne der Schiffsbesatzungen heranzugehen. Indessen verwiesen sie mich darauf, daß die Leute selbst die Unvermeidlichkeit einer ferneren Lohnherabsetzung einsähen und erinnerten mich an die Reden der führenden Angestellten der A. M. W. U. (des Vereinigten Seemannsverbandes). Es gelang mir aber doch, sie von meinem Standpunkt zu überzeugen. Es wurde mir sodann versprochen, daß bis zum Jahresschluß nichts unternommen werde.

Von Oktober bis Mitte Dezember machte sich eine geringe Steigerung des Güterverkehrs bemerkbar. Unglücklicherweise dauerte es aber immer lange, bis das Schiff mit der Rückfracht

beladen werden konnte, wodurch sich die Verfrachtung weniger einträglich gestaltete. Dann setzte ein kleiner Rückgang der Preise ein. Am 6. Januar hatten die Reeder zum Zweck einer Lohnherabsetzung eine Zusammenkunft. Ich wandte mich wieder an sie und gab meiner Überzeugung Ausdruck, daß der Güterverkehr sich bald wieder reger gestalten würde. Ferner bat ich sie, die Löhne in der bisherigen Höhe bis Ende März zu belassen. Es gelang mir, die Lohnherabsetzung „aufzuhalten“ und diese Tatsache war vielen meiner Kollegen wohlbekannt. Da jedoch keine wesentliche Besserung des Güterverkehrs eintrat, wurden sämtliche Fachgruppen der auf den Schiffen beschäftigten Arbeiter durch den Sekretär des Nationalen Lohnamtes davon in Kenntnis gesetzt, daß die Arbeitgeber auf einer Revision der Lohnsätze bestehen. Es wurde darauf die Sektion der Schiffsoffiziere zusammengerufen, um über die vorgeschlagene Lohnherabsetzung von £3.4 sh. pro Monat zu beraten. Die Sektionen der Seeleute, der Heizer und des Bedienungspersonals wurden von einer Lohnkürzung von £2.10 sh für monatliche Heuer und einem entsprechenden Lohnabzug für wöchentliche Heuer verständigt. Wir kamen mit den Reedern in einer Versammlung der Sektion Seeleute und Heizer zusammen, wo sie uns mitteilten, daß sie infolge kläglicher Verluste sich nur ungern gezwungen sähen, uns um Unterstützung zu bitten, andernfalls bliebe ihnen nur noch der eine Ausweg, Schiffe aufzulegen.

Ich verlangte in Eurem Interesse die Vorlage von Beweismaterial, das die Notwendigkeit von Lohnherabsetzungen rechtfertige, was uns sofort ohne jegliche Bedenken zugesagt wurde. Herr William Noble händigte uns sodann Bilanzbogen aus, die bei allen seinen Schiffen ab 1. Januar bis heute einen wesentlichen Verlust aufwiesen. Andere Reeder taten das gleiche. Die so erhaltenen Angaben werden wir in einem Heft, das jedem Verbandsangestellten zugeschickt wird, veröffentlichen, damit auch die Mitglieder davon unterrichtet werden können.

Die Gruppenversammlung wurde bis auf weiteres verschoben und man wurde sich darüber einig, daß die ganze Frage nunmehr durch das gesamte Lohnamt beraten werden solle. Dieses sollte am 27. März zusammenkommen.

Inzwischen hielt der Seafarers' Joint Council (die Arbeitsgemeinschaft der Seeleute und Offiziersverbände) seine Sitzungen ab. Ursprünglich wandten sich die Vertreter der Schiffs-offiziere und Maschinisten entschieden gegen jegliche Kürzung der Löhne. Als aber am 26. März die National Sailors' and Firemen's Union eine Entschließung einbrachte, wonach sie sich mittels eines Streiks jeder Lohnkürzung widersetze, änderte sich sofort die Haltung der Vertreter der Schiffs-offiziere und Maschinisten, die erklärten, daß sie leider nicht in der Lage seien, zu kämpfen, da sie sich auf ihre Mitglieder nicht verlassen könnten und daß außerdem tausende von Maschinisten und Offizieren in den letzten zwei bis drei Jahren ohne Beschäftigung waren. Angesichts dieses Umstandes versuchte ich, dem Rat klarzumachen, daß zugunsten der Reeder schlagende Beweise vorliegen. Ich selbst hätte monatelang die Bilanzbogen und Frachtsätze studiert und nach gründlicher und sorgfältiger Durchsicht sei ich zu dem Entschluß gekommen, daß die Dinge in Wirklichkeit nicht immer so sind, wie sie in der Presse dargestellt und behandelt werden und daß in vielen Zeitungen irreführende Angaben über diesen Punkt gemacht worden seien. Es wurden z. B. von Schiffsgesellschaften Bilanzbogen veröffentlicht, die einen Gewinn verzeichneten; bei genauer Prüfung machte ich jedoch die Feststellung, daß die Gewinne nicht durch den Betrieb erzielt wurden, sondern daß den Reserven die Zinsen für Betriebszwecke entnommen worden sind.

Der Seafarers' Joint Council (die Arbeitsgemeinschaft der Seeleute und Offiziersverbände) erwog nun, welchen Weg man am besten beschreiten solle. Einige Vertreter der Amalgamated Engineering Union (des Vereinigten Maschinistenverbandes) machten den Vorschlag, den Reedern die Höhe der vorzunehmenden Lohnherabsetzung freizustellen. Wir würden uns damit begnügen, zu protestieren. Ich wies jedoch darauf hin, daß es

allzudumm sei, einen solchen Vorschlag einzubringen und daß wir dagegen eine mäßige Lohnreduktion unter der Bedingung empfehlen und annehmen würden, daß im Falle der Frachtverkehr innerhalb sechs Monate zunimmt, die Reeder wieder die bisherigen Sätze bezahlen. Dieses Versprechen ist auch unseren Vertretern bei der Gruppenversammlung gemacht worden. Nachdem diese vorgeschlagene Politik gutgeheißen wurde, kamen wir mit den Reedern am 27. März nochmals zusammen.

Wir einigten uns darüber, daß drei sprechen sollten, und zwar für jede Sektion ein Vertreter. Dabei sollte mir überlassen bleiben, die Reihenfolge der Redner zu bestimmen. Ich sah nun das Folgende vor: Herr Moore, erster Redner als Vertreter der Schiffsoffiziere; Herr Bramah, zweiter Redner als Vertreter der Maschinisten und ich als Vertreter der Seeleute, Heizer und des Bedienungspersonals.

Bei der Zusammenkunft des gesamten Lohnamtes wurde seitens der Reeder weiteres Beweismaterial über die erlittenen Verluste geliefert und einige der Vertreter der führenden Schiffsgesellschaften wiesen tatsächlich ganz beträchtliche Verluste nach. Im Verlauf der Verhandlungen machten wir einen Vergleichsvorschlag auf zwei Fünftel der verlangten Lohnherabsetzung, worauf sich die Reeder zur Beratung zurückzogen. Nachher teilten sie uns mit, daß unser Vorschlag unzureichend sei, um der schwierigen Lage abzuweichen. Auch wir hielten eine engere Beratung ab und beschlossen, daß wir ein weitergehendes Angebot nicht machen könnten. Nach langwierigen Verhandlungen über Einzelheiten erklärten sich schließlich die Reeder mit der Annahme unseres Angebots einverstanden. Alle weiteren Einzelheiten sollten durch die Sektionen entschieden werden. Ich hatte aus diesen Verhandlungen den Eindruck gewonnen, daß wir in diesem Falle einen glänzenden Sieg davongetragen haben.

Unglücklicherweise wurde aber meine Freude über unseren Sieg durch einen Umstand verdorben, worüber ich hier näher berichten will.

Gerade eine Stunde vor Erledigung Eurer Sache kam der 2. Generalsekretär, Herr James Henson, in mein Zimmer und legte, ohne ein Wort zu sagen, gerade vor mir auf meinen Tisch einen Brief nieder. Ich öffnete diesen nicht sofort, da ich annahm, daß sein Inhalt irgend eine alltägliche Verbandsangelegenheit betreffe und ich wollte dieserhalb meine Gedanken, welche mit meiner Stellungnahme beschäftigt waren, die ich beim Lohnamt für die Seeschifffahrt einzunehmen hatte, nicht ablenken. Nachdem ich mit dem, was ich zu sagen beabsichtigte, fertig war, öffnete ich den Brief und ich war im höchsten Grade erstaunt, zu lesen, daß es Herrn Hensons Amtsniederlegung, oder wenigstens die Nachricht davon war. In dem Briefe erklärte er, daß er unter keinen Umständen mit einer Lohnherabsetzung einverstanden sei, daß die Reeder die Notwendigkeit der Lohnkürzung nicht nachgewiesen hätten und daß wir ferner bezüglich des vorgeschlagenen Vergleichs unsere Mitglieder nicht gehört hätten. Ich war darüber fast verwirrt, da ich die Lohnfrage mit sämtlichen Kollegen, mit denen ich in Berührung kam, besprach und ich habe immer versucht, meine Entschlüsse bei jeder Gelegenheit nachdrücklichst auseinanderzusetzen.

Wie ich bereits anführte, kam beim Nationalen Lohnamt für die Seeschifffahrt eine Vereinbarung zustande; ich war jedoch weiter überrascht, am 28. März zu erfahren, daß im Londoner Bezirk, wie ich glaube, telephonisch eine eilige Versammlung durch die führenden Angestellten einberufen wurde, ohne vorher über die Abhaltung einer solchen Sitzung befragt zu werden. Sie hat auch tatsächlich am 28. März, nachmittags 4 Uhr, in der Maritime Hall stattgefunden. Schon früh morgens sprach ich Percy Knight und andere Angestellte. Nicht ein einziger sagte mir etwas von der beabsichtigten Zusammenkunft und Herr Percy Knight teilte mir mit, daß er um 1.30 Uhr nach Glasgow abreise. Nachdem ich später erfuhr, daß er der Sitzung in der Maritime Hall beigewohnt hatte, war ich doch erstaunt, da er bei mir den Eindruck erweckte, als ob dringende Geschäfte in Glasgow seine sofortige Rückkehr erforderten.

Ich hatte keine Kenntnis davon, was den Gegenstand der Beratung in der Maritime Hall bildete; am folgenden Tage, dem 29. März, erhielt ich jedoch von Herrn Bond eine Abschrift der dort gefaßten Entschliebung, die folgendermaßen lautete:

„Es solle bis spätestens Sonntag, den 1. April 1923 eine Sitzung sämtlicher Angestellten des Landesverbandes der Seeleute, Heizer und des Bedienungspersonals einberufen werden, um die gegenwärtige Lage zu besprechen. Kame diese Sitzung nicht zustande, so würden sämtliche Angestellten des Londoner Bezirks ihr Amt niederlegen.“

Ich war wohl über das Verhalten des Herren Henson etwas überrascht, doch diese Entschliebung setzte mich in größeres Erstaunen. Ich wollte die Kollegen darauf aufmerksam machen, daß weder ich, noch sonst ein Angestellter des Hauptvorstandes befugt sei, entgegen den Statuten eine derartige Konferenz abzuhalten, daß dies unseren Grundsätzen und Satzungen zuwiderlaufe. Ihr werdet wohl fragen, weshalb ich dann nichts gegen die Abhaltung unternahm. Demgegenüber muß ich bemerken, daß andere Bezirke die Einberufung ähnlicher Versammlungen beabsichtigten. Wenn diese abgehalten und dort ähnlich verfahren würde, wäre der vollständige Zusammenbruch des Verbandes unvermeidlich. Deshalb entschloß ich mich, unter diesen Umständen von zwei Übeln das geringere zu wählen und auch meine beiden Kollegen stimmten mir darin zu. Ich setzte mich sofort nach Erhalt der Entschliebung, soweit es mir möglich war, mit den Londoner Gewerkschaftsbeamten telephonisch ins Benehmen und frag sie, ob sie der Versammlung beiwohnten, ob sie für die Entschliebung stimmten, ob sie den Sinn derselben verstünden und ob sie sich auch die enormen Kosten der Einberufung einer solchen Konferenz vergegenwärtigt haben. Ich schätzte diese auf etwa £ 1300. Bei genauer Berechnung wird sich jedoch ein weit höherer Betrag ergeben, da ich nicht sofort die einzelnen Zahlen ermitteln konnte. Einige der Delegierten waren sich über die Bedeutung der Entschliebung nicht ganz im klaren; wieder andere meinten, es sei eine aus den Angestellten und Mitgliedern bestehende außerordentliche Generalversammlung. Diejenigen, die ich erreichen konnte, ersuchte ich, mir schriftlich zu bestätigen, daß sie die Bedeutung der Entschliebung kennen und daß sie, falls ich den Wortlaut derselben nicht ausführe, sie ihr Amt niederlegen würden. Viele versprachen, das zu tun; bis heute erhielt ich aber nicht einen einzigen Brief.

Am schwersten von allen beleidigte mich jedoch der Branchensekretär von Tilbury, E. Potton. Meine Fragen, ob er in der Versammlung anwesend war und ob er für die Entschliebung gestimmt hätte, bejahte er. Als ich ihn frag, ob er auch wisse, welche Kosten eine solche Konferenz verursache, erklärte er mir, das ginge ihn nichts an. Ich ersuchte ihn um Übersendung eines Briefes, woraus hervorgeht, daß er die Entschliebung gutheißt. Das lehnte er ganz entschieden ab mit der Bemerkung, wenn ich irgend welche Botschaften oder Mitteilungen an ihn zu richten hätte, so solle ich es durch seinen Bezirkssekretär tun. Darauf bat ich ihn weiter, er möchte die anderen Angestellten ans Telephon rufen, damit ich mit ihnen persönlich sprechen könne. Er antwortete mir, es solle ihnen selbst überlassen bleiben, ob sie das tun wollen oder nicht; nachdem ich mehr als eine Minute am Telephon wartete, mußte ich den Hörer einhängen.

Vorliegender Bericht ist eine kurze und genaue Darstellung dessen, was vorgefallen ist. Ich enthalte mich weiterer Bemerkungen. Es steht bei den Delegierten, so zu entscheiden, wie sie es für richtig halten.

Ich bin mir über diese Angelegenheit selbst im reinen. Es wird Aufgabe der am 1. April abzuhaltenden Konferenz sein, sich mit dieser Sache weiter zu befassen.

Mit brüderlichen Grüßen

(gez.) J. Havelock Wilson.