



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

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

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM [HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 186SÜD

EPOSTFACH 996
AMSTERDAM.

NUMMER 15/16

AMSTERDAM, DIEN 15. AUGUST 1923

Inhalt: *Allgemeines:* Vorwärts! — Mitteilungen des Büros. — Der nächste Krieg. — Wie die Einheitsbestrebungen durch die sogenannten Revolutionäre sabotiert werden. — Aus anderen Internationalen Berufssekretariaten. — Eingegangene Schriften. — Veränderungen in unserem Adressenbüchlein. — *Eisenbahner:* Genau nach der Vorschrift arbeiten. — England. — Die Arbeitszeitverlängerung bei den schweizerischen Bundesbahnen. — Österreich. — Polen. — Reaktion in Jugoslawien. — Landesverband der britischen Eisenbahner. — Kongreß des Niederländischen Verbandes der Eisenbahner und Straßenbahner. — *Transportarbeiter:* Streik der Hafnarbeiter in England. — Zum Streik der Transportarbeiter im Ruhrgebiet. — Lohnbewegung bei den Donaudampfschiffahrtsgesellschaften. — Britischer Transportarbeiter-Verband. — Hafenkontrolleure aus Arbeiterkreisen. — Gehalts- und Lohnentwicklung in Deutschland. — Aus dem Jahresbericht der deutschen Straßen- und Kleinbahnberufsgenossenschaft 1921. — *Seeleute:* Streik der jugoslawischen Seeleute. — Zum Streik in der Hochseefischerei. — Neuregelung der Heuern für deutsche Seeleute. — Schmutzige Kampfweise der Angestellten Havelock Wilsons. — Lohnliste für die auf Fracht- und Passagierdampfern mit bestimmter Fahrtroute beschäftigten chinesischen Seeleute.

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Vorwärts!

Die von Vertretern des Exekutivkomitees der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit Delegierten der Allrussischen Transportarbeiterorganisationen veranstaltete Berliner Konferenz, die von ihr unternommenen Bemühungen, um zu größerer Macht und Einheit der Transportarbeiterbewegung zu gelangen und schließlich alles was darauf folgte, haben eine Erregung in Arbeiterkreisen hervorgerufen, wie kaum ein anderes Ereignis der letzten Jahre. Es ergoß sich eine Flut von Angriffen von rechts und links, von Artikeln pro und namentlich contra: gegen eine Verständigung mit den russischen Gewerkschaften; gegen die Internationale Transportarbeiter-Föderation und gegen ihre Leitung.

Auch in den eigenen Reihen, in den angeschlossenen wie in den nicht angeschlossenen Organisationen, bei den Transportarbeitern, Eisenbahnern und Seeleuten der verschiedenen Länder herrschte diese Erregung. Und ebenso wie in der allgemeinen Arbeiterbewegung haben die Besprechungen mit den russischen Vertretern auch innerhalb der Internationalen Transportarbeiter-Föderation selbst neben der Genugtuung auch Verstimmung erzeugt.

Die Tatsache, daß die Berliner Konferenz und die auf ihr gefaßten provisorischen Beschlüsse für die meisten Organisationen eine Überraschung waren, namentlich aber die Art und Weise, wie die verschiedenen nach Moskau orientierten Organisationen an uns mit der Forderung auf Durchführung der Einheitsfront herantraten, noch bevor der Generalrat zu den Berliner Beschlüssen Stellung genommen hatte, hat auch bei den Vorständen der angeschlossenen Organisationen eine starke Verstimmung und mitunter auch Erregung erweckt.

Diese Verstimmung ist auch in der Sitzung des Generalrates zum Ausdruck gekommen, und sie spiegelt sich auch in den beiden angenommenen Entschlüssen wieder, die ein Kompromiß darstellen zwischen den Auffassungen der Befürworter und Gegner der Berliner Konferenz und der dort gefaßten Beschlüsse — ein Kompromiß, das sich als nötig erwies, da einerseits die Gegensätze innerhalb des Generalrates, andererseits aber das alles beherrschende Gefühl der Zusammengehörigkeit jeden anderen Beschluß unmöglich machte. Denn mit allem Nachdruck muß auf das eine hingewiesen werden, daß alle im Namen und — wie ich überzeugt bin — auch im Geiste des Generalrates handelnden und sprechenden Mitglieder, vor allem durchdrungen waren von der Notwendigkeit und dem Wunsch, die Einheit und Geschlossenheit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation aufrechtzuerhalten. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation kann, als erstes der seit dem Weltkrieg wiedererrichteten Berufssekretariate, auf eine Entwicklung verweisen, die sie, wenn auch nicht in Hinsicht auf numerische Stärke, so doch in bezug auf Geschlossenheit, Aktionsfähigkeit und Aktionskraft, unter allen Berufssekretariaten eine erste Stelle einnehmen läßt. Welche Fehler und Mängel der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und ihren angeschlossenen Organisationen auch noch anhaften mögen, so darf ohne Überhebung behauptet werden, daß kein einziges internationales Berufssekretariat seit dem Kriege auf Leistungen, wie sie von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vollbracht wurden, verweisen kann, nicht nur im Hinblick auf ihre mannigfachen Aktionen, mögen diese auch nicht immer allen Erwartungen entsprochen haben —, sondern ebenso in bezug auf ihre allgemeine Tätigkeit auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Erziehung, durch Herausgabe und Verbreitung von Material für berufliche Zwecke und den wirtschaftlichen Abwehrkampf.

Die Grundlagen, auf denen die Internationale Transportarbeiter-Föderation ruht, sind gut und gesund und bieten die besten Entwicklungsmöglichkeiten. Sie besitzt, wie in der Vergangenheit auch heute, das Vertrauen der Transportarbeiter, das auch durch die Berliner Konferenz keinerlei Erschütterung erfahren hat. Und als bester Beweis hierfür mag gelten, daß sich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ungeachtet der Berliner Beschlüsse und aller gegen sie gerichteten Polemiken seither nicht weniger als drei Organisationen, darunter sehr bedeutende, angeschlossen haben. Es sind dies: der eng-

lische Maschinistenverband, der amerikanische Hafnarbeiterverband und der tschechische Transportarbeiterverband.

Es soll nicht behauptet werden, daß dieser Ausschluß erfolgt ist, weil die Internationale Transportarbeiter-Föderation Versuche unternommen hat, eine Verständigung mit den russischen Organisationen herbeizuführen, sicher aber darf behauptet werden, daß diese Einheitsbestrebungen kein Hindernis für den Anschluß bildeten. Wir sind auch weiter mit verschiedenen Organisationen wegen ihres Anschlusses in Unterhandlung, so mit der amerikanischen Eisenbahnerorganisation, der Hafnarbeiterorganisation von Neuseeland, dem chinesischen Seelenteverband und der schwedischen Seeleuteorganisation. Und während wir diese Zellen schreiben, erreichten uns Mitteilungen der argentinischen und der mexikanischen Eisenbahnerorganisation, denen zufolge ihr Anschluß binnen kurzem zu erwarten ist.

So ist und bleibt die Internationale Transportarbeiter-Föderation der internationale Sammelpunkt aller Transportorganisationen, die wirklich den Kampf gegen den Kapitalismus in allen seinen Formen führen und die bereit sind, ihre wirtschaftliche Macht für die Befreiung der Arbeiterklasse einzusetzen und in die Wagschale zu werfen. Und die Internationale Transportarbeiter-Föderation wird ihre Aufgabe in diesem Geist auch in Zukunft erfüllen, wenn sie ihre Geschlossenheit, die bis nun eine der hauptsächlichsten Quellen ihrer Kraft und ihres Einflusses gewesen sind, auch weiter bewahrt und sie, genauer gesagt, die ihr angeschlossenen Organisationen, auch weiterhin von dem Bestreben beseelt sein werden, das Klassenbewußtsein und den revolutionären Kampfwillen ihrer Mitglieder zu entwickeln und zu stärken.

Denn die Internationale Transportarbeiter-Föderation kann schlechthin nur sein, was die angeschlossenen Organisationen aus ihr machen, sowie diese selbst wieder nur das sind, was ihre Mitglieder die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aus ihnen machen.

Die Zeiten sind ernst und trübe und die Transportarbeiter aller Länder werden ebenso wie die anderen Berufsangehörigen in den nächsten Jahren noch große Schwierigkeiten und Kämpfe zu überwinden haben.

Niemand innerhalb der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wird darüber im Zweifel sein, daß die Arbeiterklasse ihren Kampf gegen die politische und wirtschaftliche Reaktion mit Erfolg nur durchführen kann, wenn es ihr gelingt, die größtmögliche Einigkeit zustande zu bringen.

Die Vereinigung aller Arbeiter zu einem großen mächtigen Verbands, national und international, ist nicht nur ein Ideal, sondern eine gebieterische Notwendigkeit, wenn es, allen Schwierigkeiten zum Trotz, gelingen soll, die Befreiung der Arbeiterklasse zu verwirklichen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation wird den eingeschlagenen Weg weiter verfolgen und sie erwartet, daß jede der angeschlossenen Organisationen restlos ihre Pflicht erfüllt.

Edo Finmen.

Mitteilungen des Büros.

Seeleute-Konferenz. (Vorläufige Mitteilung.)

Die nächste Seeleute-Konferenz wird gemäß Beschluß der Londoner Konferenz am
16. und 17. Oktober d. J. in Amsterdam
abgehalten.

Die angeschlossenen Organisationen erhalten noch nähere diesbezügliche Mitteilung.

* * *

Die Broschüre der I. T. F.

Seit der letzten Ausgabe sind ferner von dieser Broschüre bestellt worden:

Vom Schweizerischen Eisenbahnverband . . .	100 Exemplare
Vom Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter- und arbeiterinnen Österreichs	100 Exemplare
Vom Schwedischen Transportarbeiter-Verband	1 000 Exemplare
Von der Norwegischen Eisenbahner-Organisation	75 Exemplare
Vom Italienischen Straßenbahner-Verband . . .	200 Exemplare

* * *

Die Verfolgungen in Ungarn.

Der Verband der Chauffeure in Madrid: „La Velocidad“ hat in der spanischen Presse nachstehenden Protest veröffentlicht:

„Der Vorstand des Chauffeur-Verbandes „La Velocidad“ hat auf Veranlassung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der er angehört, beschlossen, öffentlich schärfsten Protest gegen die tyrannische und ungerechte Handlungsweise der ungarischen Regierung einzulegen, die die Arbeiter dieses Landes mit einem unerhörten Groll verfolgt, indem sie ihren Gewerkschaften jegliche Entfaltungsmöglichkeit nimmt.

Wir protestierten bereits vor einiger Zeit gegen den „Weißen Schrecken“ in Ungarn, der so vielen ungarischen Kämpfern für die Arbeitersache das Leben kostete und der von all denjenigen, die von Gefühlen der Menschlichkeit beseelt sind, einmütig verurteilt wurde. Es scheint, als ob in Ungarn ein Koalitions- oder Versammlungsrecht nicht bestünde, außer unter der leidigen Beaufsichtigung der Schergen, und daß unsere Kollegen bei jedem Versuch, ihre Lage zu verbessern, sich einer Verhaftung oder Verfolgung aussetzen.

Diese Gewalttätigkeiten der ungarischen Regierung gegenüber den Arbeitern werden von der kapitalistischen Klasse des Landes mit Freuden begrüßt, die mit allen Mitteln versucht, die Löhne herabzudrücken und eine menschenunwürdige Arbeitszeit zu erpressen. Dies hat sogar soweit geführt, daß die ungarischen Arbeiter, aus Furcht, durch Hunger umzukommen oder eingekerkert zu werden, zu Tausenden auswandern.

Wir protestieren wiederholt aufs energischste und wenden uns, wie alle anderen Transportarbeiter-Organisationen, an die ungarische Regierung mit dem Ersuchen, ihre unduldsame Haltung zu ändern und den Arbeitern das Recht zu gewähren, sich zum Zwecke der Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage zusammenzuschließen. Nicht nur Gefühle der Menschlichkeit und Brüderlichkeit veranlassen uns hierzu, sondern auch die Tatsache, daß zwischen unseren ungarischen Brüdern und uns die Bande internationaler Solidarität und unerschütterlicher Freundschaft bestehen.“

* * *

Fragebogen für die Eisenbahner und Straßenbahner.

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

* * *

Fragebogen für 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.

Der nächste Krieg.

Der Teufel wird sich freuen über die fieberhafte Eile, mit der wir Sterbliche einen neuen Krieg vorbereiten. Das Haupt des britischen Marineministeriums hat im Parlament erklärt, daß Großbritannien sich nie und nimmer zufrieden geben könne, bevor es nicht „die Herrschaft über alle Meere“ besitze und daß ferner die Steuerzahler aus diesem Grunde ein paar hundert Millionen Pfund für eine Flottenbasis in Singapore und andere derartige Verbesserungen mehr aufbringen müßten.

Die Artillerieabteilung des amerikanischen Heeres gibt bekannt, daß sie eine Luftschiffbombe von 10 Tonnen angefertigt hat, d. h. die zehnmal so groß ist wie die schwerste im letzten Kriege angewandte Bombe. Die amerikanische chemische Heeresabteilung hat auch das tödlichste Giftgas der Welt zusammengestellt. Ferner ist Japan — nicht zu vergessen — im Begriffe, mehr *kleine leichte* Kreuzer zu bauen, als alle anderen Nationen zusammen besitzen.

Der erste Preis in diesem Narrenwettbewerb fällt aber Frankreich zu, das mit seinem ungeheuren Luftflottenplan an der Spitze steht. Dieser Plan sieht folgendes vor: 140 aktive Geschwader mit 1650 Maschinen, eine militärische Luftschiffreserve von 2800 Maschinen und eine zivile von 1100, die aber bald für das Militär umgebaut werden könne. Die französische Luftflotte ist achtmal so stark wie die englische. Demzufolge sieht sich die Königlich Britische Luftmacht veranlaßt, bekanntzugeben, daß sie ihre „Verteidigungsmittel“ sehr erheblich vermehren wird.

Im Zusammenhang hiermit hat der französische Artilleriechef die Mitteilung erlassen, daß die Tragweite des vor kurzem erfundenen langen Geschützes von 93 auf 125 Meilen erhöht worden ist und er fügt die vielsagende Bemerkung dazu, daß dieses Geschütz von Dünkirchen aus London beschießen und den Süden Englands zerstören könne. Erwähnenswert ist, daß Frankreichs stehendes Heer mit 690 000 Mann das größte ist, das je zu Friedenszeiten in Europa unterhalten wurde, während die französische Regierung Polen für militärische Zwecke 400 000 000 Franken geliehen hat, die unter Aufsicht des französischen Generalstabes verausgabt werden sollen.

Schließlich soll noch neben der Gewährung militärischer Unterstützung an Rumänien das aggressive französische U-Boot-Programm erwähnt werden, das britische Staatsmänner als „das an unsere Kehle gesetzte Messer“ bezeichnen.

Diese lieblichen und unbedeutenden militärischen Schelmeereien führen hier und da mal zu kleinen Ausbrüchen: eine Art teuflisches Vorspiel zum nächsten Kriege, um jeglichen Krieg zu verhindern und die Welt wieder für die Demokratie geeignet zu machen. Die Griechen bereiten sich auf eine folgende Begegnung mit den Türken vor. (Wir sind neugierig, ob sie wieder mit dem Gelde der britischen Steuerzahler versehen werden.) Die Franzosen haben ein Heer von 46 000 Mann nach Syrien gesandt. Die rumänische Grenze wimmelt von Soldaten. Spanien hat den „Bürgerkrieg“ in Marokko noch nicht überwunden. Es bleibt dann noch das Ruhr-Abenteuer übrig, das genügend potentiell dynamit enthält, um Europas Wirtschaft völlig zugrunde zu richten.

Dieser von einer Seite geführte Krieg im Ruhrgebiet droht, sich jeden Tag weiter auszudehnen. General Degoutte hat bewiesen, daß er „mit eiserner Hand“ regieren kann. Die Kriegsgerichte Drumheads legen Zivilisten grausame Strafen auf, weil sie willkürlichen Befehlen, wie: „Das Publikum darf nur die Mitte der Straße betreten“ und „Der Bevölkerung wird es untersagt, die Hände in die Taschen zu stecken“ zuwider gehandelt haben. Bürgermeister und sonstige Vertreter von Behörden sind als Geiseln verhaftet worden, um im Falle von Unruhen erschossen zu werden. In Mainz hat ein Kriegsgericht 17 deutsche Eisenbahner und deren Gewerkschaftsführer zu Gefängnisstrafen bis zu 10 Jahren und Geldbußen bis zu 100 000 Mark verurteilt. Ein Eisenbahnarbeiter ist bereits wegen

„Sabotage“ erschossen worden. Unter Verletzung der französischen bürgerlichen und militärischen Gesetze sind die Krupp-Direktoren wegen passiver Resistenz zu 10 bis 20 Jahren Gefängnis verurteilt worden, obgleich einer der drei das Kriegsgericht bildenden Offiziere sie für unschuldig hielt.

Mittlerweile bahnen Haß, Bitterkeit und Rachegedanken den Weg für den nächsten Krieg.

(Juninummer des Am. Loc. Eng. Journal.)

Wie die Einheitsbestrebungen durch die sogenannten Revolutionäre sabotiert werden.

Das Internationale Transportarbeiter-Bulletin vom 26. Juli dieses Jahres (herausgegeben vom Internationalen Propagandakomitee der revolutionären Transportarbeiter) stellt die Frage: „Was war vor der Berliner Konferenz?“ und gibt darauf folgende Antwort:

„Nach dem Weltkriege entstand auf den Trümmern der alten Gewerkschaften die Amsterdamer Gewerkschafts-Internationale. An der Spitze standen Sozialpatrioten, die den Arbeitern goldene Berge versprochen hatten und sich jetzt mit Reue an die Brust schlugen. Die Arbeiter gingen in die Gewerkschaften in der Hoffnung, ihre Lage zu bessern und sich vor der Wiederholung der Kriegsgreuel zu sichern.

Aber die Hoffnungen der Arbeiter wurden betrogen. Auf Schritt und Tritt ließen die Amsterdamer die Arbeiter im Stich. Sie verteidigten den kapitalistischen Staat in jeder Hinsicht.

Diese allgemeine Taktik der Amsterdamer wurde auch unterstützt durch die reformistische Internationale Transportarbeiter-Föderation. Zwar forderte sie die Arbeiter zum Boykott der blutigen ungarischen Horthy-Regierung auf, half den Transportarbeitern Sowjetrußlands im Kriege gegen Polen und stand teilweise den Genossen in Norwegen bei. Aber diese einzelnen lichten Stellen, die durch das Wachsen des Klassenbewußtseins der Transportarbeiter gedeutet werden müssen, gehen in der ganzen Geschichte der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unter, die eine Kette von stetem Hintergehen der Arbeitermasse ist.

Diese verbrecherische Taktik der Vermeidung aller Kämpfe mußte natürlich in den Reihen der Transportarbeiter Unzufriedenheit hervorrufen. Es entstand eine Opposition, welche den revolutionären Weg betreten wollte, die reformistischen Verbände und die Internationale Transportarbeiter-Föderation zur kämpfenden Organisation machen wollte.

Ganz oppositionelle Organisationen, wie die Niederländische Transportarbeiter-Föderation, die tschechoslowakischen Eisenbahner, der Bulgarische und Finnländische Transportarbeiterverband, die Anhänger der R. G. I. in Frankreich usw., sie alle wurden einfach aus der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ausgeschlossen. Dieses Verbrechen an der Arbeiterklasse, die Spaltung der Gewerkschaften, die Schwächung des Widerstandes während der Offensive des Kapitals konnte jedoch die russischen Transportarbeiter und die Opposition in ihrem Kampfe um die Einheitsfront nicht aufhalten. Im Gegenteil, durch dieses Verhalten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wuchsen ihre Kräfte und Energien im Kampfe.

Aber als die Frankfurter Konferenz in den Reihen der deutschen und französischen Transportarbeiter sehr populär wurde, mußten auch die Führer einlenken.“

Wir ließen trotz Raummangels den ganzen Artikel hier folgen, da die Frage der Einheit für die gesamte Arbeiterschaft zu wichtig ist, um ihr zu verschweigen, *wem* es in Wirklichkeit zuzuschreiben ist, daß die Einheit (wenigstens vorläufig) nicht zustande kommt.

Wer in diesem Stadium der Entwicklung schreibt, wie es in dem „Internationalen Transportarbeiter-Bulletin“ geschieht, wer so mit halber Wahrheit umgeht, unter vollkommener Verdrehung der Tatsachen, läßt nicht nur eine schwere Verantwortung auf sich, sondern wird auch kaum den Vorwurf ent-

kräften können, daß es ihm bei der „Einheitspropaganda“ um etwas anderes zu tun ist, als die Einheit wirklich zustande zu bringen.

Es ist leider nicht das erste Mal, daß wir feststellen müssen, daß das Gebahren gewisser Leute, die sich Verfechter der Einheitsfront nennen, nicht anders zu sein brauchte, wenn sie vorzüglich das Zustandekommen der Einheit vereiteln wollten.

Seit dem Haager Friedenskongreß, auf dem vereinbart wurde, daß gegenseitige Bekämpfung, wo sie notwendig sein sollte, in ehrlicher und anständiger Weise zu erfolgen habe, wurde sowohl von seiten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wie des I. P. K. ernsthaft versucht, das Zustandekommen der notwendigen Einheit nicht durch Verleumdung und Lügen zu sabotieren und zu erschweren. Wenn wir gut unterrichtet sind, ist der Verfasser obiger Schmähchrift der seit kurzem tätige neue Sekretär der I. P. K. der Transportarbeiter. Sein Erscheinen auf der Bildfläche verheißt für die Zukunft nicht viel Gutes.

Gebe er sich ja keiner Täuschung hin! Wir erstreben die Einheit nach wie vor — mit allen unseren Kräften werden wir dafür weiterarbeiten. Wir werden auch nicht unterlassen, auf Angriffe von der Art des vorstehenden die passende Antwort zu erteilen.

Es ist jetzt wahrhaftig höchste Zeit, daß die russischen Kollegen, die mit uns *ernstlich* die Einheit wollen, auch ihrerseits gegen Saboteure in ihren Reihen einmal kräftig Stellung nehmen.

Aus anderen Internationalen Berufssekretariaten.

Öffentliche Beamte.

Anfang Juli wurden in Wien durch Vertreter von Beamtenverbänden aus Frankreich, Holland, Österreich, der Tschechoslowakei und Deutschland die vorbereitenden Maßnahmen zur Errichtung einer Beamten-Internationale getroffen.

Die Konferenz nahm folgende Entschliebung an:

„Die eingehende Erörterung der Grundlagen für eine internationale Organisation öffentlicher Beamten, Angestellten und Lehrer hat ergeben, daß die Vertreter der unterzeichneten Verbände auf dem Boden unbedingter und tatkräftigster Solidarität aller um Lohn und Gehalt Arbeitenden im Sinne der geltenden internationalen gewerkschaftlichen Grundsätze stehen. Die Konferenz stellt fest, daß die Errichtung der wirtschaftlichen, sozialen und sittlichen Ziele der Arbeitenden aller Länder nur im Kampf gegen die internationalen kapitalistischen Machtfaktoren möglich ist und erkennt in der Schaffung einer internationalen Organisation öffentlicher Beamten, Angestellten und Lehrer eine der wirksamsten Waffen in diesem Kampfe.“

Es freut uns, daß unser Kollegen auf diesem Arbeitsgebiet soweit vorgeschritten sind und wünschen ihnen von Herzen weiteren Erfolg.

Sollten vielleicht gewisse Beamtengruppen, die im Dienste von Eisenbahn-, Straßenbahn- oder anderen ähnlichen *Transport*unternehmungen stehen, durch Standesdünkel getrieben, lieber bei ihren Kollegen *Beamten* internationalen Anschluß suchen als bei der Organisation, zu der sie durch die Art des Gewerbes, in dem sie tätig sind, gehören, dann wird die neue Internationale ihnen zweifellos zu verstehen geben, daß sie an der falschen Adresse sind und sich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anzuschließen haben.

Eingegangene Schriften.

Die Ruhr.

Von Ben Tillett, Parlamentsmitglied,
A. Creech-Jones und Samuel Warren.

Dieses 64 Seiten umfassende Schriftchen ist das Resultat einer Untersuchung, die durch eine vom Vorstand des Verbandes der Transportarbeiter und angelernten Arbeiter entsandte Abordnung vorgenommen wurde, um die infolge der französischen Besetzung im Ruhrgebiet herrschenden Zustände im Mai und Juni d. J. zu erforschen.

Die Abordnung hat hinsichtlich dieser Untersuchung sehr ernste und gründliche Arbeit geleistet. Sie besuchte ungefähr ein Dutzend Städte mit ihrer Umgebung, zog Erkundigungen ein bei Menschen aller Parteischattierungen und bei Vertretern vieler Ämter einschließlich derjenigen der englischen und französischen Heere, bei Kommissaren, Konsuln, Parteiführern, Gewerkschaftsbeamten, bei Arbeitgebern und dem werktätigen Volke, bei Journalisten und Bürgern.

In dem Bericht wird nicht ein einziger Teil des ökonomischen Lebens im Ruhrgebiet übergangen, und die Untersucher erhärten ihre Beobachtungen mit ausführlichen Zahlenreihen.

In dem Vorwort wird u. a. ausgeführt:

„Unsere Untersuchungen im Ruhrtal ließen uns erkennen, von welcher ungeheurer Tragweite für die britischen Arbeiter und die internationale Arbeiterbewegung die Situation ist, die durch die zu Beginn dieses Jahres erfolgte Besetzung dieses Gebiets mit französischen und belgischen Truppen hervorgerufen wurde. Viele Generationen werden noch an den Folgen dieser Aktion, die den Bau der ganzen modernen Zivilisation gefährdet, zu leiden haben.“

Ben Tillett stellt in seiner Vorrede folgende Betrachtungen an:

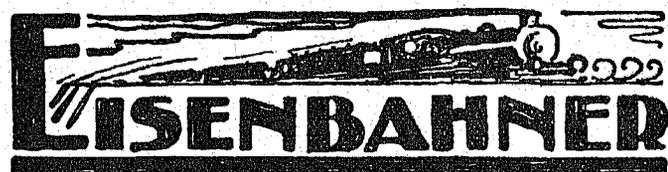
„Zum ganzen Problem des Ruhrgebiets kommt noch die überall vor sich gehende Rüstung. Da ist zunächst Frankreich mit seinen farbigen Legionen; sodann die „Kleine Entente“, bestehend aus Polen, Rumänien, Yugo-Slawien und der Tschechoslowakei, die 6 bis 7 Millionen kampffähige Männer aufs Schlachtfeld führen könnten. Auf dem Balkan und an den Grenzen Rußlands beschwören kriegsähnliche Vorbereitungen eine neue europäische Kriegsverwicklung herauf. Die wachsende Entfremdung Frankreichs und Englands, die Gemeinheit Amerikas und die Tücke Japans, all das spricht genug von der wachsenden Kriegsgefahr. Ein solches Bild ist umso mehr erschreckend und lähmend, wenn wir uns vergegenwärtigen, auf welcher schwachen Füßen die internationale Demokratie steht. Nur internationale Bruderschaft kann die Welt vor einem neuen Brand größeren Stils und mit schädlicheren Auswirkungen bewahren. Die Abordnung erblickt im Ruhrgebiet den brodelnden Hexenkessel eines neuen schrecklichen Krieges. Wir haben in diesem Bericht das von uns gesammelte Tatsachenmaterial niedergelegt, sodaß wenigstens unsere englischen Gewerkschaftskollegen das uns beklemmende Angstgefühl verstehen können, das keineswegs gemildert wird durch den angeblichen Frieden, durch eine heuchlerische Diplomatie, ihre Wührarbeit und ihr gegenseitiges Ränkeschmieden in einer gemeinen Lügenwelt, aus der ein haßspeiender Vulkan erstanden ist, dessen Lavamassen sich über die ganze Welt zu ergießen drohen, um uns von neuem mit Unheil und Verheerung heimsuchen. Das Ruhrgebiet, das die Niederlage des Welthandels sein könnte, ist jetzt zu einer müßigen Untätigkeit verurteilt, während Kriegsleute und Verderben verheißende, blutlüsterne Geschütze in einem Tale zurechtrichten, das der summende Bienenstock der Industrie sein sollte, jetzt aber ein Ort der Verwüstung und des Todes ist.“

Durch diese Untersuchung hat der Transport- und Fabrikarbeiterverband ein gutes Werk getan; er verdient Dank für diese Äußerung internationaler Gefühle, womit er gleichzeitig seine volle Einsicht in die wohlverstandenen nationalen Interessen der Arbeiter beweist.

Der Bericht wird von der Labour Publishing Company Ltd, 38 Great Ormond Street, London W. C. 1, herausgegeben und ist zum Preise von 5 Pence im Handel erhältlich.

Veränderungen in unserem Adressenbüchlein.

Seite	Alte Adressen	Neue Adressen
24	R ₁ Norsk Lokomotivmandsforbund Keysers gdn. 1, Kristiania Organ: Lokomotivmands Tidende	R ₁ Norsk Lokomotivmandsforbund Toldbodgt. 26 ^a , Kristiania Organ: Lokomotivmands Tidende
25	R ₂ Sveriges Kontorpersonalsförbund Karduansmakaregatan 12, Stockholm Organ: Svenska Järnvägstidningen	R ₂ Sveriges Järnvägarnas Kontorpersonalsförbund Handverkaregatan, Stockholm Organ: Svenska Järnvägstidningen
25	R ₁ Sveriges Lokomotivmannaförbund St Eriksplan 2, Stockholm. Va Organ: Lokomotivmännens Tidning	R ₁ Sveriges Lokomotivmannaförbund Klarabergsgatan 58, Stockholm Organ: Lokomotivmännens Tidning
26	(War noch nicht aufgenommen)	<i>Argentine — Argentinien — Argentina</i> R Union Ferroviaria Boedo 697, Buenos Aires
26	(War noch nicht aufgenommen)	<i>Mexico</i> R Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la Republica Mexicana Mexico
28	R ₃ Brotherhood of Railway Signalmen of America North Kingsville, Ohio Organ: Brotherhood of Railway Signalmen	R ₃ Brotherhood of Railway Signalmen of America North Kimball Avenue, Chicago (Ill.) Organ: Brotherhood of Railway Signalmen
28	R ₃ American Federation of Railroad Workers 1209, Morton Bldg., 588, S. Dearborn St., Chicago (Ill.)	R ₃ American Federation of Railroad Workers 315, So Ashland Blvd., Chicago (Ill.)
29	(War noch nicht aufgenommen)	<i>Australia</i> R Australian Railways Union 245, Rawson chambers Rowson Place, Sydney
29	R N. S. W. Amalgamated Railway and Tramway Service Association Bowen Buildings, Central Square, Sydney	(Soll gestrichen werden; hat sich mit der Australian Railways Union verschmolzen)
35	T Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen im Bereiche der tschecho- slowakischen Republik Neugasse 1, Zentrale Aussig Organ: Zeitrad	T Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen im Bereiche der tschecho- slowakischen Republik Langeasse 421, Aussig Organ: Zeitrad



Genau nach der Vorschrift arbeiten.

Wir erhielten von der *Contraternidad Ferroviaria* (der Argentinischen Eisenbahner-Föderation) eine 80 Seiten umfassende Broschüre mit der Überschrift: *¿Qué es la Contraternidad Ferroviaria?* (Was ist die Eisenbahner-Föderation?), von José Palmeiro, Herausgeber der *Fraternidad*. Dieses Heftchen enthält eine Darlegung der Ziele und Methoden, des theoretischen Standpunktes der Organisation sowie die Geschichte der argentinischen Eisenbahner-Föderation. Was die Klarheit der Gedanken, sowie die Deutlichkeit der Ausdrucksweise dieser Veröffentlichung betrifft, so ist sie einzig in ihrer Art. Nachstehend

geben wir das darin enthaltene Kapitel über die wirksame Kampfsmethode der passiven Resistenz wieder:

„Passive Resistenz“.

Denjenigen Gewerben, denen die Abwicklung des Verkehrs obliegt, die man mit öffentlichen Betrieben bezeichnet, steht eine wirksame Kampfswaffe, die passive Resistenz, zur Verfügung.

Die Methode der passiven Resistenz wurde zuerst von den organisierten Eisenbahnern aufgegriffen. Im Mai 1920 wurde die Filiale „Rosario“ der *Fraternidad* (Lokomotivführerverband) in einen Streit verwickelt, der dadurch entstand, daß sich die Eisenbahnunternehmungen von der Regierung die Ermächtigung zu verschaffen wußten, in gewissen Betriebsmethoden Änderungen zu treffen, die für den größten Teil des Personals eine nachteilige Wirkung hatten. Der Verband beschloß alsdann im Einvernehmen mit dem Zugpersonal, solange die passive Resistenz auszuüben, bis die Gesellschaften von der Einführung der beabsichtigten Verschlechterungen Abstand nahmen. Das Personal

*) Rosario ist das Eisenbahnnetz Mittelargentinien.

wurde unter Beachtung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und der in Kraft befindlichen Abmachungen für einen Zeitabschnitt von 14 Tagen genau angewiesen, in welcher Weise es arbeiten sollte.

Nach dieser Zeit und nach Ablauf einer Gnadenfrist, die der Gesellschaft gestellt wurde, wurde die neue Methode durchgeführt.

Durch die sorgfältige und gut durchdachte Art, in der das Personal in der Handhabung der Anordnungen geübt wurde, konnten die Maßnahmen allgemeine Anwendung finden, sodaß die Gesellschaft nach sieben Tagen ihren Widerstand aufgab. Gemäß der Erklärung einer ihrer Vertreter hat sie in dieser kurzen Zeit die hübsche Summe von 7 000 000 Pesos (ungefähr 600 000 £) verloren. Das war in diesem Lande der erste Versuch, der unternommen wurde, um die passive Resistenz ernstlich und methodisch auszuüben.

Zum ersten Mal in der Geschichte der *Confraternidad* (der Eisenbahner-Föderation) wurde Ende Januar 1921 die allgemeine Anwendung dieser Kampfesform in Aussicht genommen.

In der Tatsache, daß zwischen den Eisenbahnern Einverständnis erzielt worden war, sahen die Gesellschaften eine Bedrohung ihrer Vorrechte, und sie ließen kein Mittel unversucht, um die Organisation an ihrer Arbeit zu hindern. Eine willkommene Gelegenheit dazu bot ihnen die erste Forderung, mit der die Organisation an sie herangetreten war, nämlich, für das gesamte Personal eine allgemeine Regelung einer rechtlichen Stellung und der Dienstvorschriften herbeizuführen.

Der Verband der Lokomotivführer hatte nach einigen vorausgegangenen Unterhandlungen mit den Gesellschaften bereits einen Kollektivvertrag abgeschlossen. Die anderen Berufsgruppen befanden sich demzufolge gegenüber den Lokomotivführern in einer schlechteren Lage, da ihre Arbeitsbedingungen den launischen und willkürlichen Entscheidungen der Verwaltung unterworfen waren. Es wurde deshalb beschlossen, auf eine formelle Regelung der Bedingungen für das übrige Personal zu drängen. Zu diesem Zweck wurden von der *Confraternidad* Verhandlungen eingeleitet. Die Gesellschaften erhoben jedoch dagegen Einwände, die sie damit begründeten, daß die *Confraternidad* dazu keine gesetzliche Befugnis habe und daß sie deshalb schwerlich direkt mit ihren Vertretern verhandeln könne.

Angesichts dieser Sachlage sowie des Umstandes, daß damals an einen Streik nicht gedacht werden konnte, wurde beschlossen, dem Widerstand der Arbeitergeber durch Anwendung der passiven Resistenz auf allen Eisenbahnnetzen, beginnend mit dem 7. Februar 1921, zu begegnen. Es waren bereits alle Vorbereitungen zur Ausführung dieses Planes getroffen, als am 5. Februar, zwei Tage vor Ablauf der gesetzten Frist, der Verkehrsminister einen Erlaß herausgab, der die Vertreter der *Confraternidad Ferroviaria* für gewisse Gegenstände als verhandlungsberechtigt anerkannte. Die Unternehmer hatten also wieder nachgegeben!

Nachdem die Eisenbahner schon bei der bloßen Drohung mit der Anwendung der passiven Resistenz auf allen Eisenbahnen diesen großen Erfolg zu verzeichnen hatten, führten sie diese neue Kampfweise endgültig ein. Einige Monate später — im Januar 1922 — wurde ihre Anwendung erneut in Aussicht genommen, um auf die Regierung und die Gesellschaften zwecks Zugeständnis gewisser Rechte und Einführung von Verbesserungen einen Druck auszuüben. Es handelte sich in der Hauptsache um die Neuwahl des Vorstandes der Pensionskasse (in dem die Eisenbahner so gut wie nicht vertreten waren); die Beschleunigung des Entwurfs einer Dienstordnung, an den mit aller Gemächlichkeit herangegangen wurde; die Lohnregelung für diejenigen Berufsgruppen, deren Dienstverhältnisse bereits geregelt waren usw. Auch in diesem Falle hat sich die Anwendung der passiven Resistenz wiederum als unnötig erwiesen, da, sobald die Zeit zur Inangriffnahme derselben herangerückt war, den Eisenbahnern die weitestgehenden Zugeständnisse gemacht wurden.

Die *Confraternidad Ferroviaria* hat so in einem Zeitraum von kaum einem Jahre, lediglich durch die Drohung mit der Anwendung der passiven Resistenz, sich zweimal durchzusetzen vermocht. Worin besteht nun eigentlich diese „passive Resistenz“?

Unter passiver Resistenz versteht man in einigen europäischen Ländern ein Kampf- und Abwehrmittel, das systematisch durch „Obstruktion“ angewandt wird. Man hat dies anfänglich als eine Art Sabotage auszulegen versucht; bei näherer Betrachtung stellte sich jedoch heraus, daß dies keineswegs zutrifft.

Das wesentliche Merkmal der Sabotage ist Zerstörung; dasjenige des Obstruktionismus — wenn man dieses Wort gebrauchen kann — ist Aufbau. Mit der Sabotage wird das mechanische Getriebe beschädigt und die Produktion bezüglich der Quantität sowohl als auch der Qualität herabgesetzt. Obgleich die Sabotage den Kapitalisten direkt trifft — und darin liegt die Täuschung, daß, obwohl er selbst und seine eigenen Taschen davon in Mitleidenschaft gezogen werden, in Wirklichkeit es doch das konsumierende Publikum ist, das die Zeche bezahlt. Das Schlußergebnis jeder in der Privatindustrie angewandten Sabotage hat notwendigerweise stets eine Preissteigerung der Erzeugnisse dieser Industrie zur Folge, da eine Verminderung der Produktion gleichzeitig einem technisch-wirtschaftlichen Rückgang gleichkommt. Aus diesem Grunde trifft die Sabotage in erster Linie das Publikum und nicht allein den Kapitalisten.

Auf der anderen Seite vermindert der Obstruktionismus genau betrachtet den sozialen Reichtum nicht; im Gegenteil: er ist schöpferisch; er ist, wie wir noch sehen werden, im wesentlichen aufbauender Natur; er wirkt sich im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und Anordnungen aus, die im Interesse und zum Wohle des Volkes bestehen. Er geht von der Voraussetzung aus, daß, wenn ein Gesetzgeber ein Gesetz erläßt, er dabei den Erfordernissen, die im öffentlichen Interesse liegen, Rechnung trägt und daß der Nichtbeachtung eines Gesetzes lediglich irgend ein privates Interesse entgegensteht. Der Obstruktionismus macht gerade gegen die Herabwürdigung und Nichtbeachtung der Gesetze Front, sodaß tatsächlich seine Benennung nur insoweit gerechtfertigt ist, als er sich der Befriedigung der selbstischen Interessen des einzelnen Kapitalisten oder ganzer kapitalistischer Gruppen entgegenstellt.

Wir ziehen deshalb von den beiden Bezeichnungen „Obstruktionismus“ und „passive Resistenz“ den letzteren Ausdruck vor und behalten diesen auch bei, da er aus taktischen Gründen richtiger und passender ist. In ihrer letzten Konsequenz ist sie nichts anderes als eine Empörung gegen die Nichtbeachtung der Gesetze, oder, was dasselbe ist, eine Erhebung zur Verteidigung derselben. Es ist ein Irrtum, etwa annehmen zu wollen, daß sich die Arbeiter, falls sie sich zur Anwendung der passiven Resistenz entschließen, durch eine blinde Verehrung des Gesetzes leiten lassen; Anlaß dazu gibt vielmehr der Wunsch, sich die Gesetze zunutze zu machen. Auf der anderen Seite sind sie dazu auch nicht alle durch das Bestreben veranlaßt, die Produktion oder den Güterverkehr lediglich zur Aufrechterhaltung des sozialen Mechanismus zu hemmen, wie etwa das Wort „Obstruktionismus“ ausgelegt werden könnte. Was sie wünschen ist, einzig und allein, den Geldsäcken der Kapitalisten durch Einschränkung ihrer Profite beizukommen. Erleidet jedoch bisweilen die Leistungsfähigkeit einer Industrie als Ganzes, im Gegensatz zu einer einzelnen Fabrikunternehmung, infolge der Anwendung dieses Kampfmittels eine Verringerung, so erfolgt dies vielmehr trotz, als wegen des Obstruktionismus.

Seine Wirkungen beim Eisenbahndienst beweisen, daß er weit davon entfernt ist, sozial zerstörend zu wirken. Weder beim Warentransport noch beim Personenverkehr kann behauptet werden, daß eine Zugverspätung eine Produktionsverminderung herbeiführe, denn das Publikum wird durch diese absichtliche Verzögerung durch größere Sicherheit entschädigt. Auf der anderen Seite bedeutet dies für die Gesellschaften *tatsächlich*

eine Produktionsverminderung insofern, als je größer die Verspätungen sind, umso weniger Züge verkehren können; dementsprechend werden auch die Dividenden niedriger. Es ist einer der großen Vorteile der passiven Resistenz, daß, indem sie direkt an die Taschen der Aktionäre herangeht, sie die Interessen der Allgemeinheit nicht schädigt, sie vielmehr noch vertritt. Laßt uns die Gründe hierfür untersuchen.

In jedem Lande, wo es Eisenbahnen gibt, verschaffen sich die Gesellschaften die staatliche Genehmigung zum Betrieb der Bahnen. An jede dieser staatlichen Konzessionen ist die Erfüllung gewisser Forderungen durch den Gesuchsteller geknüpft, und wie reaktionär auch der Staat, der diese Konzessionen erteilt, sein mag, sieht er doch einige solcher Forderungen, die in gewisser Beziehung im öffentlichen Interesse gelegen sind, vor, wie z. B. die Sicherheit von Personen und des Eigentums usw. Wie gesagt, trifft dies sogar unter einer äußerst reaktionären Regierung zu, falls einer solchen Regierung das Interesse aller Kapitalisten mehr am Herzen liegt als diejenigen einer einzelnen Gesellschaft oder Körperschaft. Die Bedingungen, denen die Gesellschaften unterworfen sind, werden in Gesetzen und Verordnungen niedergelegt, die die Rechte und Pflichten genau feststellen. Zweck dieser Gesetze und Verordnungen ist, die allgemeinen Interessen zu schützen, und zu verhindern, daß der private Vorteil der Gesellschaft überwiegt, wie bezüglich der Festsetzung der Tarife, der Dienstregelungen, der Sicherheit usw. Der Staat behält sich das Recht der Ausübung der Kontrolle und Aufsicht über die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften sowie über die Regelmäßigkeit des Dienstes vor.

Gegenstand der Eisenbahnvorschriften ist im allgemeinen die Einkleidung des Personals, die Einteilung desselben in Dienstgrade, die Zusammensetzung der Züge, die Stellung der Lokomotive, die Anzahl der Lokomotiven und die Anordnung der Wagen; die Schienenräumer; die Anzahl der Radachsen, die ein Zug haben darf, die Tragkraft der Züge, der Umlauf und die Anbringung von Maschinen; der Weichendienst; die Fahrgeschwindigkeit der Züge; die Kuppelungsketten; das Vorwärtstreiben von Zügen durch Lokomotiven; die Anschaffung von Betriebsmaterial; die Signalisierung (durch Zeiger-Telegraphen und Lichter); die Einstellung von Personal, usw.

Es erübrigt sich wohl, zu erwähnen, daß in der Praxis eine große Anzahl dieser gesetzlichen Forderungen infolge der Selbstsucht und Profitgier der Gesellschaften nicht erfüllt werden und daß sie dadurch auf Kosten des öffentlichen Interesses beträchtliche Gewinne erzielen können. Wenn sich der Verkehr nun mehr oder weniger normal abwickelt, kümmert sich natürlich niemand um diese Umgehung des Gesetzes, trotzdem es in Artikel 80 heißt:

„Kommissäre, Betriebsleiter, Angestellte, Verwalter, Beamte oder andere Personen, die im Namen der Unternehmung handeln, machen sich bei jeder Verletzung des Gesetzes strafbar, sei es, daß eine solche durch einzelne Personen oder insgesamt begangen wird, oder daß sie dazu aufmuntern oder in etwas einwilligen, das verboten oder als ungesetzlich erklärt ist oder sich eine Unterlassung zuschulden kommen lassen; für jede Übertretung des Gesetzes werden Gefängnisstrafen nicht über einen Monat oder Geldstrafen von 100 bis 1000 Pesos verhängt.“

Etwas ganz anderes ist es aber, wenn es sich um einen zwischen den Arbeitern und den Gesellschaften entstandenen Streit handelt. In einem solchen Falle sollten die ersteren in der Lage sein, zu zeigen, daß sie eine sehr mächtige gesetzliche Waffe in Händen haben und daß es nicht umsonst war, daß der Staat ihnen die Verantwortung darüber auferlegte, das Gesetz zur Geltung zu bringen, d. h. für die Wahrung der öffentlichen Interessen einzutreten. Wenn es erforderlich ist, die Gesellschaften zur Vernunft zu bringen, sollte es genügen, sie daran zu erinnern, daß alle Arbeiten genau nach der Vorschrift, d. h. unter Anwendung der passiven Resistenz verrichtet werden, was der genauen Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen gleichkommt. Wenn sie an einem geeigneten Zeitpunkt und in einer klugen und bestimmten Weise daran erinnert werden, so wird dies ein sehr nützlich Ergebnis zur Folge haben, weil die Verwirrung und die Verluste, die die Ausführung einer solchen Drohung mit sich bringt, ungeheuer sind.

Laut Bericht des Ausschusses der Verkehrs- und Werkstättenverbände an den ersten allgemeinen Kongreß im Jahre 1922, wurden bei verschiedenen Eisenbahnen während der Jahre 1920 und 1921 vier Teilkämpfe, bei welchen die passive Resistenz angewandt wurde, durchgeführt. Bei drei dieser Streitigkeiten konnten die Arbeiter einen vollen Erfolg verzeichnen, während sie beim vierten Kampf unterlagen. Es muß jedoch erwähnt werden, daß nur in einem dieser Fälle das Personal in jeder Beziehung geschlossen vorgegangen ist. Das ist eine Unterlassung, die in Zukunft nicht mehr vorkommen darf, wenn der Erfolg sicher sein soll.

Mit Ausnahme des in Zentral-Argentinien geführten Kampfes waren sämtliche anderen Fälle, in denen die passive Resistenz zur Anwendung kam, Kämpfe von Ortsgruppen, die im allgemeinen von weniger Bedeutung waren. Dieses Verfahren hat manchmal Anlaß zur Belustigung gegeben. Ende November 1921, einer Periode, in der eine große Anzahl Entlassungen von Arbeitern erfolgte, haben die Lokomotivführer der Pacific Railway beschlossen, die passive Resistenz zur Anwendung zu bringen. Einer von ihnen schrieb an die *Confraternidad*, das offizielle Organ der Eisenbahner-Föderation, und erzählte nachstehenden Vorfall:

„Am 29. November konnte, als die Zeit der Abfahrt des gemischten Zuges Nr. 31 von Rawson nach Arribeños herangekommen war, dieser nicht ausfahren, da kein Bahnwärter vorhanden war. Bahnwärter A., der seine wöchentliche Ruhepause hatte, wurde zur Aufnahme des Dienstes aufgefordert, er bestand jedoch, getreu den Vorschriften, darauf, daß er sich seine Freizeit nicht nehmen lasse; sie sei unverletzlich und wenn die Gesellschaft keine genügende Anzahl Bahnwärter habe, hätte sie keinen entlassen sollen. Man hat ihn dringend darum gebeten, ihm sogar als Entschädigung dafür eine lange Arbeitsruhe angeboten; er war jedoch unerbittlich.

Der Stationsvorsteher befahl sodann dem Kontrolleur B., um die Schwierigkeit zu beheben und nach den Anweisungen des Aufsichtsbüros zu handeln, dieses Geschäft zu besorgen. B. geht hinaus, bläst in seine Pfeife, um die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers auf sich zu lenken und entfaltet eine nagelneue schwarze und gelbe Fahne als Abfahrtsignal.

Der Lokomotivführer C., der den Zug zu führen hat, schaut auf ihn und der soeben beförderte Bahnwärter bläst wieder in seine Pfeife und schwingt seine Fahne. C. jedoch, ein alter Kämpfer in den Reihen des Lokomotivführerverbandes, bleibt immer noch auf demselben Fleck. Der neugebackene Bahnwärter begibt sich nun zur Maschine, um zu sehen, was nicht in Ordnung ist und es entspinnt sich die folgende Unterhaltung:

„Warum fahren Sie nicht ab?“

„Warum fertigen Sie mich denn nicht ab?“

„Aber habe ich Sie denn nicht abgefertigt?“

„O, — wer sind Sie?“

„Der Bahnwärter.“

„Tatsächlich? Kennen Sie denn die Eisenbahnvorschriften nicht?“

„Nein.“

„Das hab' ich mir gedacht. Nun gut, sie verlangen, daß jeder Hauptbahnwärter, wenn er Dienst tut, eine besondere Dienstkleidung trägt, und Sie haben keine.“

So ging nun Kontrolleur B. in niedergeschlagener Stimmung zum Stationsvorsteher, um ihm zu sagen, was er aus sich selbst für einen Narren gemacht hat.“

Das hauptsächlichste taktische Merkmal dieser Kampfeswaffe ist, daß derjenige, der sie anwendet, als der getreue Wahrer der für den Eisenbahndienst bestehenden Gesetze auftritt, und da dies ein der Öffentlichkeit erwiesener Dienst ist, sollte eine solche Haltung die Sympathie der Öffentlichkeit zur Folge haben oder wenigstens geeignet sein, sie hervorzurufen. Sie unterbindet auch die reaktionären Manöver der Regierung insofern, als die letztere gegen Eisenbahner, die genau nach der Vorschrift, d. i. mit passiver Resistenz arbeiten, keinerlei Anklagen vorbringen kann, da diese Arbeitsweise nicht eine bestimmte Opposition jeder Art in sich schließt — denn ihr Hauptziel ist die Beachtung und Durchführung der Gesetze.

Ein anderer praktischer Vorteil dieser Methode der passiven Resistenz ist, daß sie nicht den Charakter eines letzten Rettungsmittels trägt. Es handelt sich bei ihr nicht darum, alles auf Spiel zu setzen, um alles zu gewinnen. Wenn es gelingt, den Widerstand der Kapitalisten zu brechen, so ist dies gut; wenn nicht, so ist auch dies nicht von schwerwiegender Bedeutung,

weil, wenn die Arbeiter einmal wieder zur normalen Arbeitsweise zurückgekehrt sind, was sie jederzeit tun können, der Konflikt sein Ende erreicht, ohne daß in irgend einer Weise die Organisation in Frage gestellt wird (was bei einem Streik unvermeidlich ist), und sie sind in der Lage, noch andere Schritte zu unternehmen, wenn dazu noch Veranlassung besteht. Diese taktische Biegsamkeit macht die passive Resistenz zu einer Kampfswaffe von unbestreitbarer Wirksamkeit.

Nichtsdestoweniger muß auch die Methode der passiven Resistenz, wie alle anderen Methoden gewerkschaftlicher Aktionen, einer ständigen Revision und Verbesserung unterzogen werden. Obwohl es zutrifft, daß sie im Transportgewerbe — wie auch beim öffentlichen Verkehr gewisser Länder — glänzende Resultate zu verzeichnen hat, so darf nicht vergessen werden, daß bei den öffentlichen Diensten, die unter der Leitung des Staates stehen, es widersinnig wäre, anzunehmen, daß sie dieselbe Wirkung hätte, umso mehr als der Staat in seiner Eigenschaft als Arbeitgeber frei ist von dem individuellen und privaten Interesse in der Industrie, das gewöhnlich den Angriffspunkt für die passive Resistenz bildet.

England.

Kampf der in den Eisenbahnbetrieben beschäftigten Werkstättenarbeiter.

Das erste Ziel, das sich der Landesverband der Eisenbahner (N. U. R.) gesetzt hat, ist das Bestreben, alle Arbeiterkategorien, die in Eisenbahnbetrieben oder in ähnlichen, mit diesen zusammenhängenden Betrieben des Vereinigten Königreichs beschäftigt sind, zu organisieren.

Das Tätigkeitsgebiet dieses Verbandes erstreckt sich also über den ganzen Eisenbahndienst. Er steht mit zwei anderen Verbänden, dem Eisenbahngestelltenverband und dem Verband der Lokomotivführer und Heizer, im Wettbewerb. Es wurden bereits viele Versuche unternommen, um diese drei Körperschaften zu vereinigen.

Dieses Ineinandergreifen sowie die Verteilung der Kräfte derjenigen, denen die Handhabung und Abwicklung des Verkehrs obliegt, mag wohl etwas Verdrießliches sein; viel bedenklicher sind aber die Zustände bezüglich der Organisierung der in den Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Leute.

Um sich die verzwickte Lage der bei der Eisenbahn beschäftigten Werkstättenarbeiter vorstellen zu können, denke man nur an den im letzten Jahre beim Gewerbeschiedsgericht vorgebrachten Antrag, worin diese Stelle ersucht wurde, über die Lohn- und Arbeitsbedingungen, die auf etwa 1500 verschiedene Spezialfächer der betreffenden Arbeiter Anwendung finden sollten, zu entscheiden, deren Zahl insgesamt 110 000 betrug und die in 600 Werkstätten, Lokomotivschuppen und Lagerhäusern ganz Englands und Wales' beschäftigt sind.

Die vor Gericht erschienenen Parteien vertraten 16 Eisenbahngesellschaften und außer der N. U. R. ungefähr 33 Berufsverbände und andere, die Interessen der ungelerten Arbeiter vertretenden Organisationen. The Amalgamated Engineering Union (Verband der Metallarbeiter) und verschiedene Eisenbahngesellschaften waren an dem Streitfall nicht beteiligt. Es ist leicht begreiflich, daß infolge der bestehenden Uneinigkeit Schwierigkeiten auftauchen, die es den Werkstättenarbeitern bei der Eisenbahn unmöglich machen, befriedigende Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erreichen.

Das Gericht hatte über folgende Frage eine grundsätzliche Entscheidung zu treffen. Es handelte sich darum, ob die Eisenbahngesellschaften verpflichtet werden sollten, „Distriktslöhne“ zu bezahlen, d. h. Lohnsätze, die zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden für besondere Berufszweige und Industrien in bestimmten Örtlichkeiten vereinbart oder anerkannt worden sind. Eine Anzahl der Berufsverbände machte diese Forderung geltend, während die N. U. R. und der Fabrikarbeiterverband beantragte, daß Lohnsätze, die auf die Eisenbahnwerkstättenarbeiter als solche anwendbar sind, festgesetzt werden sollen.

Das Gericht war der Ansicht, daß der Eisenbahndienst als ein gesondertes Gewerbe zu betrachten sei und entschied durch Schiedsspruch Nr. 728, daß auf Grund besonderer für die Eisenbahnbetriebe festzusetzende Lohnsätze zu verfahren ist und keine „Distriktslöhne“ zuerkannt werden.

Dies war für die Politik der N. U. R. ein offensichtlicher großer Triumph. Demzufolge wurden auch bei den Eisenbahn-Werkstättenarbeitern nicht die Lohnkürzungen wie in der Bau- und Maschinenindustrie vorgenommen; tatsächlich haben sie auch in vielen Fällen höhere Löhne erhalten als außerhalb des Eisenbahndienstes bezahlt wurden.

Von denjenigen Eisenbahngesellschaften, die an der Sache nicht beteiligt waren, haben diejenigen der Schottischen Eisenbahnen, der Londoner Untergrundbahnen und der Brightoner Eisenbahn seither den Schiedsspruch auch auf ihre Werkstättenarbeiter in Anwendung gebracht; die der Cheshire Lines, Furness, Great Central and Great Northern Eisenbahnen weigern sich noch, sich dem anzuschließen.

Am 1. Januar d. J. haben sich die Haupteisenbahngesellschaften Englands zu vier großen Gruppen verschmolzen, sodaß jetzt bei den Werkstättenarbeitern eine Unregelmäßigkeit besteht. Auf der einen Eisenbahnlinie genießen sie die Vorteile des Schiedsspruchs Nr. 728, während sie auf einer anderen des gleichen Netzes gegen „Distriktslöhne“ arbeiten.

Der Vorstand der N. U. R. beschloß am 18. Juli d. J., der Londoner und der Nordöstlichen Eisenbahngesellschaft eine vierzehntägige Frist zu stellen mit der Drohung, daß, falls nicht der Schiedsspruch Nr. 728 auf die auf den nördlichen Strecken beschäftigten Mitglieder Anwendung finde, die betreffenden Mitglieder angewiesen würden, solange die Arbeit einzustellen, bis sie diesem Urteil entsprechend bezahlt werden.

Am Montag, den 30. Juli, hielten die Vertreter der N. U. R. mit dem Direktor dieser Gesellschaft eine Sitzung ab, der vorschlug, diesen strittigen Punkt, vorausgesetzt, daß die Mehrzahl der in Betracht kommenden Gewerkschaften damit einverstanden ist, der Entscheidung des Gewerbeschiedsgerichtes anheimzugeben. Am folgenden Tage griff auch der Arbeitsminister ein und versuchte, von den Streikankündigungen Abstand zu nehmen, damit er seinen Einfluß zwecks Beilegung der Angelegenheit geltend machen könne.

Nach eingehender Erwägung beschloß der N. U. R., auf das Angebot des Direktors der L. und N. E. R. und des Arbeitsministers einzugehen und vorübergehend von der Streikankündigung abzusehen, um, wenn möglich, eine gütliche Erledigung zu erreichen.

Am Mittwoch, den 8. August, soll zwischen der N. U. R. und den in Betracht kommenden anderen 33 Organisationen eine gemeinsame Sitzung abgehalten werden, um, wenn möglich, zu einer Verständigung bezüglich der Anrufung des Schiedsgerichts, wie dies durch den Direktor der Eisenbahngesellschaft angeregt wurde, zu gelangen.

Ka.

Die Arbeitszeitverlängerung bei den schweizerischen Bundesbahnen.

Das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit bei den schweizerischen Eisenbahnen und andern Transportanstalten vom 6. März 1920, das nach einer heftigen Abstimmungskampagne am 31. Oktober 1920 mit einem Mehr von 100 000 Stimmen vom Volk angenommen wurde, enthält in Artikel 16 eine Bestimmung, daß der Bundesrat nach Anhörung des beteiligten Personals den Verwaltungen Ausnahmen von den gesetzlichen Vorschriften bewilligen kann. Im zweiten Abschnitt zu diesem Artikel wird bestimmt, daß insbesondere Nebenbahnen Ausnahmen gestattet werden können hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dauer der Dienstschiebt, der Ruheschicht und der Zahl der Ruhetage. Voraussetzung für die Bewilligung von Ausnahmen ist das Vorhandensein besonderer Verhältnisse. Nun ist aber nirgends umschrieben, was unter diesen „besonderen Verhältnissen“ zu verstehen ist. Die zahlreichen Ausnahmen, die verschiedenen

Privatbahnen in den Jahren 1921, 1922 und für das laufende Jahr bewilligt wurden, begründete die Behörde mit der schlechten finanziellen Lage der betreffenden Unternehmen. Gegen allzuweitgehende Ausnahmen hat die Organisation anfänglich vergebens, später aber mit teilweisem Erfolg, bei den zuständigen Behörden Einspruch erhoben. Ferner wurde protestiert gegen die oft sonderbare Art und Weise, wie das Personal angehört wurde oder sich überhaupt nicht vernehmen lassen konnte.

Dem Beispiel der Privatbahnen wollen nun auch die Bundesbahnen folgen. Sie verlangen Ausnahmen vom Gesetz mit Bezug auf die Arbeitszeit, die Dienstschrift und die Ruhepause; ferner soll die vierte Ferienwoche in Wegfall kommen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen stellte an die Leitung des Eisenbahnerverbandes das Verlangen, es möchte in Unterhandlungen mit ihr eingetreten werden über ihre Anträge. Diese Anträge sehen eine Dreiteilung der Dauer der Arbeitszeit vor: Eine Kategorie mit acht Stunden, eine zweite mit neun Stunden und eine dritte mit zehn Stunden. Mit der Verlängerung der Arbeitszeit träte eine Verlängerung der Dienstschrift und eine Verkürzung der Ruhepause ein. Von diesen Verschlechterungen würden alle Personalkategorien betroffen, auch das Lokomotivpersonal. Die Ausnahmen sollten bereits auf 1. Juni, dem Zeitpunkte des Fahrplanwechsels, in Wirksamkeit treten, weil auf diesen Termin vermehrte Fahrleistungen auszuführen waren.

Die Leitung des Eisenbahner-Verbandes teilte der Generaldirektion der Bundesbahnen mit, daß sie nicht in der Lage sei, in Verhandlungen einzutreten, bevor der Kongreß des Gesamtverbandes zur Sache Stellung genommen habe. Der ordentliche Jahreskongreß, der am 23. und 24. Juni in Bern stattfand, hat sich dann einstimmig dahin entschieden, daß in Verhandlungen mit den Behörden der Bundesbahnen über die Verlängerung der Arbeitszeit nicht einzutreten sei. Nach dieser Stellungnahme, der sich dann auch die Verbände der Postbeamten und Postangestellten anschlossen, die dem Gesetze ebenfalls unterstehen, und für die die gleichen Verschlechterungen geplant sind, wird nun zweifellos die Paritätische Kommission sich zu äußern haben. In dieser Kommission sind Personal und Verwaltungen gleich stark vertreten. Den Vorsitz führt ein neutraler Obmann.

Nach der ganzen Sachlage muß erwartet werden, daß es zu schweren Auseinandersetzungen über die Arbeitszeit kommt. Die finanzielle Lage der Bundesbahnen hat sich in den ersten Monaten des laufenden Jahres ganz erheblich gebessert. Der Güterverkehr hat die Höhe der gleichen Monate des Jahres 1913 erreicht und der Personenverkehr ist nicht mehr weit davon entfernt. Andererseits ist aber der Personalbestand trotz Einführung der achtstündigen Arbeitszeit heute um 3000 Mann kleiner als 1913. Dazu kommt, daß seit 1922 einem großen Teil des Personals die Gehälter schon viermal reduziert wurden. All das hat eine tiefe Empörung im Personal hervorgerufen. Je nach dem Entscheide, den die zuständige Behörde in der Frage der Arbeitszeit fällt, wird eventuell eine außerordentliche Abgeordnetenversammlung einberufen, die über die etwa zu treffenden Abwehrmaßnahmen zu beschließen hat.

V. L.

Österreich.

Bundesbahnreform.

Wie dank der gewerkschaftlichen und im vorliegenden Falle besonders dank der politischen Machtstellung der Arbeiterklasse in Österreich nicht anders zu erwarten war, ist die Gesetzesvorlage der Regierung über die Reorganisation der Bundesbahnen, zu deren Annahme im Parlamente eine qualifizierte Mehrheit, über welche die bürgerlichen Parteien nicht verfügen, benötigt wurde, erst nachdem die Bestimmungen, durch welche die rechtliche und materielle Stellung des Personals eine empfindliche Schädigung hätte erfahren sollen, beiseite geworfen, zugestimmt worden.

Da nämlich die Regierung einerseits ein eminentes Interesse an der Verabschiedung des Gesetzes noch in diesem Sommer und andererseits wenig Hoffnung hatte, im Herbst nach den Wahlen ihr Reorganisationsprojekt unter für sie günstigeren Umständen der Erledigung zuführen zu können, entschloß sie sich, den Wünschen unserer parlamentarischen "Minderheit" in gehörigem Maße Rechnung zu tragen.

Zunächst wurde erreicht, daß die den Bedürfnissen der kaufmännischen Betriebsführung anzupassende Neuregelung der dienstrechtlichen Vorschriften nicht zwar scheinbar unter Mitwirkung der Personalvertretung, in Wirklichkeit aber unter dem Druck einer Terminisierung bis zum 30. Juni 1924 erfolgen muß, ansonsten die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über den Dienstvertrag (vom Jahre 1803!) Anwendung fänden, sondern daß die derzeit bestehenden Vorschriften über das Dienstverhältnis der Bundesbahnangestellten solange in Geltung bleiben, bis sie durch Vereinbarung der Unternehmung und dem Zentralausschuß des Personales der „österreichischen Bundesbahnen“ abgeändert werden. Die Neuregelung ist spätestens bis 31. Dezember 1924 zu vereinbaren.

Das Gleiche gilt von den Bestimmungen über die Personalvertretungen und über die Pensionen.

Falls jedoch eine Vereinbarung bis zum 31. Dezember 1924 nicht zustande kommt, bleibt das Dienstrecht auch weiterhin in Geltung.

Die Gefahr, daß das Personal um die Früchte einer jahrzehntelangen Organisationsarbeit gebracht werden könnte, erscheint somit gebannt.

Statt der nach dem Entwurf dem Personal von 12 Sitzen in der Verwaltungskommission zugebilligten, von der Regierung zu bestellenden drei Vertreter aus den Organisationsleistungen, wobei der stärksten Organisation ein Mandat und derjenigen, die nicht einmal 5% der Bediensteten zählt, ebenfalls eines zugedacht war, werden von 14 Verwaltungskommissionsmitgliedern drei dem Personalstand angehören, welche auf Grund eines Vorschlages des Zentralausschusses des Personales der österreichischen Bundesbahnen berufen, wobei bei der Erstattung des Vorschlages so vorzugehen ist, daß wenigstens eine Stelle jener Organisation zufällt, die bei den Personalvertretungswahlen die zweitgrößte Zahl von Mandaten erhalten hat.

Angesichts der gegebenen Verhältnisse fallen demnach den freien Gewerkschaften, dem „Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein“ zwei Mandate, der nationalistischen, vorwiegend aus Beamten alten Stiles sich zusammensetzenden Organisation, der „Deutschen Verkehrsgewerkschaft“, ein Mandat zu.

Die übrigen elf, dem Verkehrswesen (Fachleute), der Volkswirtschaft usw. zu entnehmenden Mitglieder, werden von der Regierung berufen.

Eine Ablehnung eines vom Zentralausschuß vorgeschlagenen ist nur dann zulässig, wenn der Betreffende nach der Personalvertretungsvorschrift die Wählbarkeit in die Personalvertretung nicht besitzt.

Das Recht des Personales der Entsendung seiner Vertrauensmänner in die Verwaltungskommission ist also gesichert.

Dagegen fand der sozialdemokratische Antrag, auch je ein Mitglied der Verwaltungskommission auf Grund von Vorschlägen der Kammern für Handel, Gewerbe und Industrie, der Kammern für Arbeiter und Angestellte und der landwirtschaftlichen Korporationen zu berufen, bei den bürgerlichen Parteien nicht das nötige Verständnis.

Der bereits einmal kritisierte, lachhaft bedeutungslose Wirkungskreis des Kontrollorgans des Vorstandes, der Verwaltungskommission, wurde erweitert.

Der Beschlußfassung der Verwaltungskommission unterliegen nunmehr:

Die Prüfung und Genehmigung des Rechnungsabschlusses und die Erteilung der Entlastung;

Die Geltendmachung der Ersatzansprüche gegen die Mitglieder des Vorstandes, die der Unternehmung erwachsen;

Änderungen der Tarifbestimmungen, soweit sie an die Genehmigung der Bundesregierung gebunden sind.

Außerdem gehören zum Wirkungskreise der Verwaltungskommission die bereits letzters glosierten „Befugnisse“.

Die Unternehmung übernimmt die geltenden *Tarife*. Grundlegende Änderungen der Tarife und Änderungen der volkswirtschaftlich bedeutsamen Ausnahmetarife sind an die vorherige Genehmigung der Regierung gebunden, womit auch die Kompetenz des Hauptausschusses des Parlamentes aufrecht bleibt.

Zur Aufnahme von *Krediten* für mehr als ein Jahr ist die Zustimmung der Regierung erforderlich, ebenso auch zur Aufnahme von inländischen Anleihen von mehr als einer Million Goldkronen und von ausländischen von einer halben Million.

Die Unternehmung unterliegt dem *staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrecht*, insbesondere obliegt dem Handelsminister die Überwachung der Einhaltung der Maßnahmen zum Schutz der Bediensteten und zur Wahrung der Sicherheit des Verkehrs. Der Minister kann sich auch über die Einhaltung der Vorschriften, über den Bauzustand und den Verkehr vergewissern und bei Vorschriftswidrigkeiten die nötigen Maßnahmen verlangen.

Der vor mehr als 1½ Jahren von der sozialdemokratischen Partei im Parlamente eingebrachte Entwurf der Reorganisation der Bundesbahnen im Sinne ihrer Umwandlung in eine gemeinschaftliche Anstalt konnte, obwohl über diese Wirtschaftsform in Österreich günstige Resultate vorliegen, derzeit nicht verwirklicht werden.

Ob die „Österreichischen Bundesbahnen“ auf Grund der ihnen von der bürgerlichen Mehrheit gegebenen Organisationsform statt unwirtschaftlich-bürokratisch wie bisher wirklich wirtschaftlich werden geführt werden können, ob das Defizit, soweit es auf eine durch mangelhafte Organisationsform bedingt unwirtschaftliche Betriebsführung zurückzuführen ist, zum Schwinden zu bringen sein wird, muß die Zukunft erweisen.

Vorderhand ist es erwiesen, daß das bequeme, der technischen Unvollkommenheit des Betriebs Vorschub leistende Mittel der Anbahnung einer Sanierung der Bundesbahnen durch Entrechtung des Personals nicht anwendbar ist, solange das Personal über eine geschlossene gewerkschaftliche Organisation verfügt und ihr eine entsprechend starke politische Vertretung in der gesetzgebenden Körperschaft treu zur Seite steht.

Erst nach Erfüllung der vom sozialdemokratischen Abgeordnetenverband gestellten Bedingungen:

Nach Erledigung der Provisionen der Hilfsbediensteten der Bundesbahnen und der Gnadengaben für die dem Provisionsfonds nicht angehörigen unter ihnen,

nach Beseitigung der zwei für die Bundesbahnbediensteten gefährlichen Bestimmungen aus der Regierungsvorlage über die Reorganisation konnte das Bundesbahngesetz beschlossen
Travisan.

Polen.

Die Eisenbahnergewerkschaft der polnischen Republik.

(Juli) Diese Gewerkschaft wurde im Jahre 1918 gegründet. Sie entstand aus den zwei Eisenbahnerorganisationen, die sich während des Weltkrieges gebildet hatten, nämlich der Unterstützungsvereinigung der Eisenbahner (die beim Abmarsch des russischen Heeres das Land nicht geräumt hatten) und der Genossenschaft derselben polnischen Eisenbahner.

Nachdem die deutschen Streikkräfte im Jahre 1918 das Land eiligst verlassen hatten, bemächtigten sich die noch vorhandenen Eisenbahner der Schienenwege und alles dessen, was noch an rollendem und festem Material übrig geblieben war. So war nach drei Tagen alles in Ordnung; die Züge verkehrten und die Eisenbahnen waren vollständig wieder in stand gesetzt. Es ist klar, daß eine derartige Aktion den Auftakt zu einer mächtigen Eisenbahner-Organisation bedeutete, die die Führung des ganzen Eisenbahnbetriebs übernahm. Im Dezember 1918,

ein Monat nach der Unabhängigkeitserklärung des Landes, wurde der Landeskongreß aller Eisenbahner-Organisationen einberufen. Es wurde die Eisenbahnergewerkschaft der polnischen Republik (Z. Z. K.) gegründet und deren Satzungen ausgearbeitet. Am 25. April 1919 erfuhren die Rechte der Gewerkschaft durch eine von den Behörden vorgenommene Satzungsänderung eine Beschränkung; es sind ihr jedoch durch einen Beschluß des republikanischen Ministerrats gewisse Rechte zugestanden worden. Von nun an wurde die Gewerkschaft als gesetzlich anerkannte Organisation, die berechtigt ist, die wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahner zu vertreten, in feste Bahnen gelenkt.

Inzwischen wurde die erste republikanische Regierung, die sich als „Volksregierung“ bezeichnete, durch eine andere mit sogenannten liberalen Tendenzen, die aber im Grunde genommen reaktionär waren, ersetzt. Seit diesem Tage wurde die Gewerkschaft als eine verdächtige Organisation angesehen, was nicht zu verwundern ist, wenn man bedenkt, wie der Klassenkampf durch die bürgerliche Brille betrachtet wird.

Dieser Zustand, der sich immer mehr verschlimmerte, besteht bis zum heutigen Tage fort. Was die Tätigkeit der Gewerkschaft anbelangt, so hatte sie zur Erreichung höherer Löhne und zur Verteidigung des achtstündigen Arbeitstages, der im Jahre 1920 gesetzlich eingeführt, aber dessenungeachtet von den Eisenbahnbehörden umgangen wurde, einen ständigen Kampf zu führen.

Wir übergehen die weniger wichtigen Fragen. In diesem alltäglichen Kampfe, aus dem sich bisweilen Streiks entwickelten, einem erbitterten und hartnäckigen Kampfe, besteht die Haupttätigkeit der Gewerkschaft.

Zwei Umstände trugen dazu bei, diesen Kampf noch schwieriger zu gestalten.

Die polnischen Eisenbahnnetze gehören fast sämtliche dem Staat; die Mehrzahl der Eisenbahner untersteht somit in Verwaltungsfragen unmittelbar der Staatsgewalt.

Auf der anderen Seite stand die Gewerkschaft, die früher die einzige proletarische Kampforganisation war, fernerhin den „gelben“ Eisenbahnergewerkschaften gegenüber, die mit Hilfe der Bourgeoisie als Heilmittel gegen die freie Gewerkschaftsbewegung gebildet wurden und die sich aus eingeschücherten und durch die patriotischen Parolen getäuschten Elementen zusammensetzten.

Unter diesen Umständen hat die Gewerkschaft bis zur Gegenwart ihre Tätigkeit entfaltet.

Ihr Mitgliederstand betrug im Jahre 1919 (dem statutenmäßigen Gründungsjahr) rund 75 000 Mitglieder, im Jahre 1920 93 200, im Jahre 1921 87 000 und im Jahre 1922 67 000. Diese Mitgliederzahlen verteilen sich in dieser Zeit auf 93 resp. 124, 122 und 120 Ortsgruppen. Die Organisationsangehörigen wurden ihren Spezialfächern gemäß eingeteilt; so entstanden die Fachgruppen der Lokomotivführer, der Schaffner, der Schuppenarbeiter, der Streckenarbeiter, usw., das sind lokale Fachgruppen der Gewerkschaft, die wiederum örtlich zu einem Bund zusammengeschlossen werden.

Gegenstand der jetzigen Tätigkeit bildet hauptsächlich die Schaffung einer Besoldungsordnung, nach welcher die Gehaltsätze der Staatsbeamten geregelt werden sowie ein Gesetzentwurf über deren Rechte und Pflichten.

Dieser Gesetzentwurf sieht einen grundsätzlichen Unterschied vor zwischen der Stellung der beamteten Eisenbahner und derjenigen, die außerdienstvertraglich angestellt wurden. Es ist vorauszusehen, daß ein solches Gesetz eine scharfe Trennung zwischen den Eisenbahnern zur Folge haben wird, die sich in so unterschiedlicher Weise den Eisenbahnbehörden unterworfen fühlen.

Dieser Gesetzentwurf sowie die Besoldungsordnung wurden dem Landtag zur Beschlußfassung vorgelegt.

So ist die heutige Situation, die noch verschlimmert wird durch die Tatsache, daß die neue Regierung des Herrn M. Witos — Führer der Volkspartei „Piast“ — seit kurzem im Einvernehmen mit der rechtsstehenden sog. nationalistischen Partei die Mehrheit im Parlament bildet.

Diese neue Regierung trägt unter der Parole der Wiedergesundung der Staatsfinanzen die vollendetsten Merkmale der neuen sozial-politischen Strömung reformistischen Anstrichs, ist aber im Grunde faschistisch.
Mn.

* * *

(August) Wie wir bereits mitgeteilt haben, hat die neue Regierung unter dem Schutz der Rechten, trotz der seitens der Gewerkschaften eingesetzten Bewegung, sich durchzusetzen vermocht. Gerade der rechte Flügel war es, der beim polnischen Landtag Anträge wie z. B. Verlängerung des Arbeitstages einbrachte. Der achtstündige Arbeitstag wurde gesetzlich eingeführt. Nun verlangt man eine Verlängerung desselben auf zehn Stunden. Es mutet sonderbar an — obwohl dies keineswegs unerwartet kommt —, daß ein solcher Antrag ausgerechnet von einem Abgeordneten Jakhymiak, dem Vorsitzenden der „Polnischen Gewerkschaft der Eisenbahner“, einer Organisation, die ebenso hurrapatriotisch wie gelb ist, unterzeichnet wurde. Ein anderer Antrag zielt auf ein Streikverbot für alle im öffentlichen und Staatsdienst stehenden Arbeiter und Angestellten ab und fordert im Falle der Proklamation solcher Streiks Gefängnisstrafen bis zu fünf Jahren, die durch zeitweises obligatorisches Fasten noch verschärft werden. Wieder ein anderer Antrag schlägt die Abschaffung des bezahlten Urlaubs vor, der bisher den Funktionären fast aller Gewerkschaften der im Dienste des Staates Stehenden gewährt wurde. Jeder Funktionär eines Verbandes, der mindestens 2000 Mitglieder umfaßt, hat unter Weitergewährung sämtlicher Rechte, einschließlich der Weiterzahlung des Normalverdienstes, auf einen Urlaub Anspruch, um sich der gewerkschaftlichen Arbeit zu widmen. Der Urlaub wird auf Ansuchen der betr. Gewerkschaften durch die zuständigen Behörden erteilt.

Der Geldwert sinkt ständig; Hand in Hand damit geht eine wahnsinnige Verteuerung der Lebenshaltung. Die Löhne und Gehälter werden immer ungenügender, und wie in allen kapitalistischen Ländern ist es der Arbeiter, der den Löwenanteil der Steuern und Abgaben zu tragen hat. Die Staatsbeamten — einschließlich die Eisenbahner — haben neuerdings durch ihre Verbände für den Monat Juni als vorläufige Erhöhung eine Verdoppelung ihrer Bezüge gefordert, um bei den herrschenden Zuständen wenigstens einigermaßen auskommen zu können. Die Regierung hat diese Forderung jedoch kategorisch abgelehnt, indem sie sich auf ihre schlechten Finanzen berief. Zu gleicher Zeit unterbrach der Landtag seine Tagung, um in Ferien zu gehen. Dadurch wurde die Behandlung von Gesetzentwürfen betr. neuer Gehalts- und Lohnsätze sowie betr. der Rechte und Pflichten der Staatsbeamten auf die lange Bank geschoben. Die Geduld der Arbeiter ist nun zu Ende. In Lov — früher in Lemberg-Léopol — brach in den letzten Junitagen plötzlich ein Streik in den Eisenbahnwerkstätten aus, welcher sich bis auf die Werkstätten der Bezirke von Crecovie und Stanislawow ausdehnte. Der Zugverkehr wird mit großer Mühe und mit Hilfe militärischer Abordnungen durch die Behörden aufrecht erhalten. Die Regierung erklärte mit ihrer unerschütterlichen Kaltblütigkeit, daß die „gerechten“ Forderungen des Personals in Erwägung gezogen würden, forderte jedoch die Arbeiter zur Wiederaufnahme des Dienstes auf, da andernfalls die Widerstrebenden eine strenge Bestrafung zu gegenwärtigen hätten. Es haben bereits mehrere Absetzungen und Entlassungen stattgefunden.

Es muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß diese Vorkommnisse Anlaß zu vielleicht bedenklichen politischen und sozialen Ereignissen geben, die u. a. auch einen Generalstreik zur Folge haben können.

Die Vereinigung der proletarischen Kräfte ist deshalb unerlässlich; ohne sie werden wir uns nie zur Erreichung des endgültigen Sieges durchsetzen können.
Mn.

Reaktion in Jugoslawien.

Der uns angeschlossene Verband der Eisenbahner Jugoslawiens wurde dieser Tage polizeilich zu einer Satzungsänderung aufgefordert. Die neu aufzunehmenden Bestimmungen und anzubringenden Abänderungen gehen dahin:

1. Die Verbandsmitglieder können nicht verpflichtet werden, Beschlüsse der Organisation auszuführen, die mit irgend welchen Gesetzen, sowie mit Vorschriften oder Anordnungen der Eisenbahndirektion im Widerspruch stehen.

2. Die in den Statuten vorgesehene Verpflichtung zur Entrichtung außerordentlicher Beiträge soll wegfallen. (Man will damit die Schaffung von Streikfonds verhindern.)

3. Die Bestimmung über die den Mitgliedern zustehende Arbeitslosenunterstützung soll gestrichen werden, da ein aus dem Dienst entlassener Eisenbahner nicht mehr als solcher zu betrachten sei und demzufolge auch keinen Anspruch mehr habe auf Unterstützung.

4. Das Wort „Kongreß“ ist jeweils zu streichen.

5. Die Ortsgruppen sind in ihren Handlungen vollkommen selbständig. Die Verbandsleitung braucht darüber nicht vorher gehört oder verständigt zu werden.

6. Die Verbandsversammlungen sind mindestens acht Tage vor Abhaltung außer bei der Polizei auch regelrecht bei der Eisenbahndirektion anzumelden.

7. Bei der Auflösung der Organisation wird etwa noch vorhandenes Vermögen nicht dem Gewerkschaftsbund oder den Ortskartellen, sondern der Eisenbahndirektion zur Verwahrung übergeben.

Zu diesen dreisten Forderungen, die auf Grund eines Gesetzes aus dem Jahre 1852 (!) gestellt wurden, ist jeder Kommentar überflüssig. Unsere Eisenbahnerorganisation hat die Erfüllung dieser mittels der Polizei von der Regierung gestellten Forderungen rundweg abgelehnt.

Es ist heute noch nicht abzusehen, welche Konsequenzen die Regierung daraus ziehen wird. Unsere Ortsgruppen werden bereits nach jeder Fassung schikaniert.

Kr.

Landesverband der britischen Eisenbahner.

(N. U. R.)

Die jährliche Generalversammlung des Landesverbandes der Eisenbahner wurde am 2. Juli d. J. und an den folgenden fünf Tagen in Crewe abgehalten. Die Tätigkeit des verflossenen Jahres war hauptsächlich auf Fragen beschränkt, welche die Verwaltung betreffen, sodaß nur wenig von internationaler Bedeutung berichtet werden kann. Die Konferenz forderte wiederholt die Verschmelzung der drei Eisenbahner-Gewerkschaften, nämlich des Landesverbandes der Eisenbahner, des Verbandes der Lokomotivführer und Heizer und des Eisenbahnangestellten-Verbandes. J. H. Thomas, Parlamentsmitglied, erklärte, als er für diese Resolution sprach, daß er kein Opfer scheuen werde, um diese Verschmelzung zustande zu bringen und er versicherte, daß der Landesverband der Eisenbahner (N. U. R.) in Fragen, die die besonderen Fachinteressen der einzelnen Gruppen anbelangen, diesen in bezug auf Selbstverwaltung weitestgehend entgegenkommen würde. Der Mitgliederstand des Verbandes beläuft sich auf 337 350; das Vermögen beträgt 408 736 £. Als Vorsitzender für das Jahr 1924 wurde Herr J. Marchbank wiedergewählt.

Kongreß des Niederländischen Verbandes der Eisenbahner und Straßenbahner.

Vom 25. bis 28. Mai fand in Haag die zweijährige Generalversammlung der obigen Organisationen statt.

Von den Mitgliedern waren mehr als 90% durch 225 Delegierte vertreten.

Als Gäste wohnten die nachfolgenden Kameraden dem Kongresse bei: Chalmet von der belgischen Zentrale der Straßen- und Kleinbahner, Brodecky und Stanek als Vertreter der tschechischen Eisenbahner, Hack und Leick für die luxemburgischen Eisenbahner, Smeykal für die Österreicher, Brautigam und Zieverink vom niederländischen Zentralverband der Transportarbeiter. Die I. T. F. war gleichfalls, zunächst durch Nathans, später durch Fimmen vertreten.

Die Organisationen der englischen, französischen, deutschen, belgischen, dänischen, schwedischen und polnischen Eisenbahner hatten geschrieben, daß sie verhindert seien, sich vertreten zu lassen.

Die wichtigsten Entschlüsse handelten von

1. der Anknüpfung engerer Beziehungen mit dem Zentralverband der Transportarbeiter durch eine Kommission, die sich aus Vorstandsmitgliedern der beiden Organisationen zusammensetzen solle;

2. der Gründung eines Gewerkschaftshauses in der Art wie das Eisenbahnerheim („Achtstundenhaus“) in Brüssel.

Der Kongreß sprach sich ferner für die Veröffentlichung einer holländischen Ausgabe des Mitteilungsblattes der I. T. F., sowie für die ununterbrochene Fortsetzung des Kampfes gegen den Militarismus aus.

Vorschläge, die versuchten, die Tätigkeit eines Vorstandsmitgliedes mit der Verrichtung des Amtes eines Schöffen oder Parlamentsmitgliedes als unvereinbar miteinander zu erklären, wurden mit großer Stimmenmehrheit abgelehnt.

Es wurde lebhaft gegen die Haltung der Regierung protestiert, weil diese, trotz der früher gemachten Versprechungen, die Regelung der Rechtsstellung der Straßenbahner vernachlässigt hat.

Ferner wurde das Budget, das sich für die Jahre 1923 und 1924 auf je Fl. 572.838 belief, genehmigt.

Der belgischen Organisation wurde aus Anlaß ihres Streiks ein Sympathietelegramm geschickt; auch die deutsche Organisation wurde telegraphisch zum Gelingen der im Ruhrgebiet als Verteidigungsmittel gegen den Militarismus ausgeübten passiven Resistenz beglückwünscht.

Der Bericht des Verbandsvorstandes über die letzten zwei Jahre wurde einstimmig gutgeheißen.

Im Monat September soll eine besondere Propaganda unter den nichtorganisierten und den in anderen Verbänden angeschlossenen Eisenbahnern entfaltet werden.



Streik der Hafnarbeiter in England.

Der Streik der englischen Hafnarbeiter, auf den wir in der letzten Nummer unseres Mitteilungsblattes durch eine kurze Notiz hinwiesen, ist nahezu beendet.

Es sei zunächst an das zentrale Lohnabkommen erinnert, daß zwischen der N. T. W. F. (der Landesföderation der Transportarbeiter) und dem allgemeinen Rat der Hafnenbetriebsunternehmer zustande kam. Es wurde damals auf die Löhne der Hafnarbeiter eine Herabsetzung von 2% vereinbart. Diese Lohnkürzung sollte in zwei Raten vorgenommen werden. Die erste trat im Oktober v. J. in Kraft und die zweite sollte, vorausgesetzt, daß die Kosten der Lebenshaltung eine Verminderung um zehn Punkte aufweisen, am 4. Juni d. J. durchgeführt werden; trifft letzteres zu diesem Zeitpunkt nicht zu, so wird von der Lohnkürzung solange, bis dieser Preisrückgang eingetreten ist, Abstand genommen.

Dieser Vereinbarung gemäß erfolgte im Juli d. J. die Lohnherabsetzung, wogegen sich in Bristol, Cardiff und Hull die Hafnarbeiter durch sofortige Einleitung wilder Streiks verwarfen. Diesen Protest begründeten sie damit, daß die amtlich notierten Indexziffern nicht den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen.

Später dehnte sich der Streik auf Manchester, Liverpool, Tilbury, Grimsby und London aus, bis er insgesamt 65 000 Streikende, d. i. ungefähr die Hälfte aller derjenigen, die dieser Abmachung unterliegen, umfaßte.

Die Beteiligten waren nahezu restlos beim Transportarbeiter-Verband organisiert. Außer diesem kam nur noch The Amalgamated Stevedores' Labour Protection League, (der Verband der Stauer), deren Wirkungskreis sich lediglich auf London beschränkte, in Betracht. Dieser Verband war bei der ursprünglichen Übereinkunft als vertragschließender Teil zugegen; auch war er auf der Konferenz, die sie ratifizierte, vertreten. Seitdem hat er sich von der Landesföderation der Transportarbeiter losgetrennt. Er steht jetzt in lebhaftem Widerspruch zu dem anderen Verbands und soll an Bestrebungen zur Errichtung einer besonderen, neben dem Transport- und Fabrikarbeiter-Verband bestehenden Hafnarbeiter-, Stauer- und Lichterschiffer-Organisation beteiligt sein.

In Hull hat der Geschäftsführer der Workers' Union (des Arbeiterverbandes), der keine Mitglieder hat, die unter die Abmachung fallen, eine verhängnisvolle Rolle gespielt. Diese Organisation hat allem Anschein nach dem Beamten ihre Zustimmung zur Unterstützung eines wilden Streiks gegeben und eine große Anzahl unzufriedener Mitglieder des Transportarbeiter-Verbandes aufgenommen.

Die jährliche Generalversammlung des Transport- und Fabrikarbeiterverbandes, die am 9. Juli zusammentrat, nahm zu der Streikfrage Stellung und beschloß einstimmig nachstehende Resolution:

„... Indem die Generalversammlung der Erbitterung über die allgemeine Lohnherabsetzung volles Verständnis entgegenbringt, stellt sie fest, daß die zurzeit gültige Abmachung im Einvernehmen mit den von den Hafnenstädten gewählten Vertretern in voller Kenntnis der Sachlage getroffen wurde und beschließt, daß der Verband an diese Vereinbarung gebunden und sich auch in seiner Politik daran halten muß. Er fordert hierdurch sämtliche Streikenden auf, sofort die Arbeit wieder aufzunehmen und heißt damit das Verhalten der Verbandsleitung und der Gewerkschaftssekretäre, die es ablehnen, bei der Behandlung dieses Problems von dem rechtmäßigen Verfahren abzuweichen, gut.“

Die Hafnarbeiter von Cardiff und Birkenhead kamen dieser Aufforderung nach, während diejenigen von Hull, London und anderen Häfen sie verwarfen. Später legten die Hafnarbeiter von Birkenhead erneut die Arbeit nieder, und eine große Anzahl der in Liverpool in Arbeit stehenden schloß sich ihnen an. Als jedoch die Streikenden in Manchester die Arbeit wieder aufnahmen, fiel die ganze Streikbewegung in sich zusammen. In Bristol und Grimsby wurde nach vorangegangem Aufruf des Verbandes alsbald wieder mit der Arbeit begonnen. Hull blieb aber hartnäckig, und der Londoner Streik, in den auch eine Anzahl ständiger Arbeiter und einige Fuhrlente verwickelt waren, dehnte sich immer mehr aus.

Der Streik dauerte über fünf Wochen an. Auf einen bei den Verbandssekretären unternommenen Annäherungsversuch des wilden Streikausschusses in London erfolgte die Wahl eines neuen Ausschusses, der dieses Vorgehen verurteilte und beschloß, den Streik fortzuführen. Es wurden nun an andere Verbände Aufrufe zwecks Erlangung von Unterstützungsgeldern gerichtet; auch wurde versucht, die Eisenbahner zur Dienstverweigerung zu veranlassen. Dies war jedoch erfolglos.

Die Arbeitgeber weigerten sich, wie es sich von Rechts wegen gehört, mit dem wilden Streikausschuß Unterhandlungen zu führen, nahmen aber davon Abstand, von auswärtigen Arbeitskräfte einzustellen, weil sie hofften, daß es dem Verband gelingen werde, seinen Einfluß über die Mitglieder beizubehalten. In London wurde die Arbeit durch die ständigen Arbeiter weiter

verrichtet, die entweder die Arbeit überhaupt nicht niedergelegt, oder sie nach kurzer Zeit wieder aufgenommen hatten. Auch die Fuhrleute ließen von der Unterstützung der Streikenden ab. Schiffe wurden von ihrer Fahrtroute nach solchen Häfen, in denen vereinbarungsgemäß verfahren wurde, abgelenkt, und die vom wilden Streikausschuß unternommenen Versuche, die Hafendarbeiter dieser Häfen zu veranlassen, sich zu weigern, zwecks Beseitigung der eingetretenen Verkehrsstörung einzugreifen, waren erfolglos.

Inzwischen erließen die Unterzeichner der Vereinbarung an die im Streik befindlichen Leute nachstehenden dringenden Appell:

„Wir ersuchen die Mitglieder dringend, nächsten Montag, den 30. Juli, die Arbeit wieder aufzunehmen.“

Bedenkt, daß sämtliche Lohn- und Arbeitsbedingungen mit einbezogen werden! Durch die bestehende Vereinbarung werden diese beibehalten.

Bedenkt, daß eine Vereinbarung durch zwei Parteien zustande kommt. Sie ist für beide Teile bindend. Wird sie in irgend einer Hinsicht nicht eingehalten, so stehen damit sämtliche Lohn- und Arbeitsbedingungen, die erst durch jahrelange Arbeit erreicht werden konnten, auf dem Spiele. Wenn durch Eure unverantwortliche Haltung die Bestimmungen über die 44-Stundenwoche, Überarbeit, Akkord- und Minimallohne sowie über die Anerkennung der Organisation über den Haufen geworfen werden, so haben die dafür Verantwortlichen sich eines schändlichen Verrats ihren Kollegen gegenüber schuldig gemacht.

Bedenkt, daß selbst auf Grund der niedrigsten Indexziffer keine weitere Lohnsenkung mehr möglich ist. Die Generalversammlung, der Vorstand sowie die Ausschüsse des Landesverbandes haben beschlossen, daß dies die letzte und endgültige Herabsetzung ist, auf die wir eingegangen sind und Behauptungen des Inhalts, daß wir eines schönen Tages eine weitere Lohnkürzung zugestehen würden, sind durchaus unrichtig und irreführend.

Befolgt Ihr diesen Rat und kehrt Ihr jetzt zur Arbeit zurück, so tut Ihr dies mit Würde und erhaltet die Vereinbarung sowie die Organisation unversehrt. Bedenkt, daß Ihr Eure Macht nicht nur zur Verhinderung weiterer Lohnherabsetzungen, sondern auch zur Verbesserung Eurer Arbeitsbedingungen durch eine loyale und wirksame Organisation erhalten müßt.

Die Zukunft gehört Euch nur, wenn Ihr Loyalität und Kollegialität übt.“

Dieser Aufruf war von Ben Tillett, Harry Gosling, James Sexton, Ben Smith, Ernest Bevin und Robert Williams unterzeichnet und bewirkte, daß die Leute von Hull die Arbeit wieder aufnahmen, und bei der Verfassung dieses Berichts waren die Londoner Leute die einzigen, die dem Appell der Führer, die Vereinbarung durch Wiederaufnahme der Arbeit einzuhalten, keine Folge leisteten. Es ist jedoch innerhalb weniger Tage der endgültige Zusammenbruch des Streiks zu erwarten.

Da die Gelegenheitsarbeiter einen außerordentlich schweren Stand gegenüber der Annahme von Lohnkürzungen haben — denn die Arbeit ist sehr knapp und der Verdienst von zwei oder drei Tagen wöchentlich genügt nicht, um eine Familie zu unterhalten —, ist es zweifellos von größter Bedeutung, daß ordnungsgemäß abgeschlossene Vereinbarungen eingehalten werden, damit die Integrität der Bewegung gewahrt bleibt. Es wird fast allgemein die berechnete Unzufriedenheit bezüglich der irreleitenden Beschaffenheit der amtlichen Indexziffern anerkannt, und es ist wahrscheinlich, daß in dieser Frage eine weitere Untersuchung unternommen wird, da viele tausende von Arbeitern, deren Löhne auf Grund der gleitenden Lohnskala geregelt wurden, davon in Mitleidenschaft gezogen werden. In diesem besonderen Falle bedeutet der Rückgang der Indexziffer um einen einzigen Punkt für Gelegenheitsarbeiter, deren wöchentliches Einkommen höchstens einer Arbeitszeit von drei Tagen, im Durchschnitt errechnet, entspricht, eine Lohnkürzung von einem Schilling pro Tag. Der Verbrauchsartikel, der hauptsächlich zum Rückgang der Indexziffer beitrug, ist Butter; jeder Mann wird aber ohne weiteres einsehen, daß Gelegenheitsarbeiter keine Butter essen, sodaß also dieser Preisrückgang für sie überhaupt nicht in Betracht kam. Es muß indessen daran erinnert werden, daß die Reduktion an sich nicht auf Grund einer gleitenden Lohnskala vorgenommen wurde. Man wurde sich über die Lohnherabsetzung

von täglich 2 Schilling ohne Berücksichtigung der Indexziffer einig. Sie ist jedoch gerade an dem Zeitpunkt gesunken, an welchem die zweite Lohnherabsetzung stattfinden sollte.

F. J. M.

Zum Streik der Transportarbeiter im Ruhrgebiet.

Eine Arbeitsniederlegung unter den wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen wie sie gegenwärtig im Ruhrgebiet herrschen, ist für die Transportarbeiter eine Angelegenheit, die wohl überlegt werden muß. Ruht doch die Versorgung der Bevölkerung mit dem Notwendigsten fast ausschließlich auf den Transportarbeitern.

Letztere waren aber infolge der rasend steigenden Lebensmittelpreise gezwungen, am 21. Juni 100% Zuschlag auf die bis dahin gezahlten Spitzenlöhne zu fordern. Diese Forderung haben die Unternehmer als zu hoch und nicht zu Verhandlungen geeignet zurückgewiesen. Der daraufhin von der Arbeiterschaft angerufene Reichskommissar fällt mit den Stimmen der Arbeitnehmerbeisitzer einen Schiedsspruch, der bei weitem nicht dem verlangten Prozentsatz der Arbeiter entsprach, da er den Spitzenlohn nicht auf 360 000 Mark für zwei Lohnwochen, sondern für die eine Lohnwoche einen Höchstlohn von 280 000 Mark — und für die andere einen solchen von 340 000 Mark — festsetzte.

Wenn trotzdem der weitaus größte Teil der Arbeiterschaft dem Schiedsspruch zustimmte, so ließ sie sich dabei von ihrem Verantwortlichkeitsgefühl gegenüber der Bevölkerung an Rhein und Ruhr leiten. Die Transportarbeiter waren sich bewußt, daß ihr Streik die Lahmlegung des letzten Verkehrsmittels im Ruhrgebiet bedeuten mußte.

Anders die Unternehmer. Sie lehnten den Schiedsspruch ab und versuchten den Arbeitern einen um 10 000 Mark niedrigeren Spitzenlohn pro Woche nebst bedeutenden Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen für jugendliche und weibliche Arbeiter zu diktieren. Damit war jedoch das Kampffeld verschoben. *Nicht die Lohnziffern, sondern die Existenz der Gewerkschaften stand jetzt im Vordergrund als Kampfobjekt.* Am 2. Juli standen die Transportarbeiter des Ruhrgebiets im Streik. Der Kampf war kurz und erfolgreich. Schon am Mittag des einen Streiktages waren die Unternehmer zu Verhandlungen bereit. *Das Ergebnis war, daß die nunmehr neu aufgestellten Forderungen restlos bewilligt wurden.*

Die Unternehmer haben zu dem von ihnen abgelehnten Schiedsspruch eine Nachzahlung von 100 000 Mark oder zu ihrem Lohndiktat 120 000 Mark zu leisten, womit die ursprünglich gestellte Forderung zunächst erfüllt ist. Gleichzeitig wurden für die Zeit vom 27. Juni bis 4. Juli die Löhne im Großhandel und Speditionsgewerbe wie folgt festgesetzt:

Großhandel :

	männlich:	weiblich:
	Mk.	Mk.
über 23 Jahre alt	500 000	300 000
von 20 bis 23 Jahren	450 000	270 000
von 18 bis 20 Jahren	400 000	240 000
von 17 bis 18 Jahren	350 000	210 000
von 16 bis 17 Jahren	300 000	180 000

Chauffeure erhalten in jedem Falle einen Zuschlag von 20 000 Mark pro Woche.

Speditionsgewerbe :

Die Streikenden, von denen über 90% dem *Deutschen Verkehrsbund* angehörten, haben keinerlei Lohnausfall erlitten, da der Streiktag von den Unternehmern bezahlt wird.

Zu erwähnen ist noch, daß der Kampf unserer Organisation wieder eine erhebliche Anzahl neuer Mitglieder, besonders Kraftwagenführer, gebracht hat.

Lohnbewegung bei den Donaudampfschiffahrtsgesellschaften.

Am 2. Juli, nachdem die Unternehmer die Bewilligung ihrer Forderungen verweigert hatten, setzten die Angestellten und Arbeiter der Donaugesellschaften mit der passiven Resistenz in allen betreffenden Ländern ein.

Besonders wirksam war sie gleich von allem Anfang an in Österreich und Deutschland fühlbar, doch hat innerhalb weniger Tage die Bewegung auch in allen anderen Ländern ihre Wirkungen geltend gemacht. In der zweiten Woche der passiven Resistenz waren bereits in Wien über 1000 Waggons Güter in den Magazinen, Warenbooten und Eisenbahnwaggons zur Ein- und Ausladung im Rückstand. Aber auch an allen anderen Ladeplätzen häuften sich bedeutende Rückstände an. Sowohl die Landangestellten als auch die Schiffsangestellten haben die passive Resistenz in musterhafter Disziplin und Ordnung geführt. Insbesondere die Hafentarbeiter haben die passive Resistenz trotz schwerer materieller Verluste, wie Ausfall der Akkordarbeit, der Überstunden und Sonntagsarbeit, auf das wirksamste unterstützt und viel zum Gelingen der gesamten Bewegung beigetragen, wofür ihnen besonderes Lob auszusprechen ist.

Am Ende der zweiten Woche wurde von außerhalb ein Vermittlungsversuch unternommen, wodurch am 16. Juli die passive Resistenz eingestellt wurde mit den folgenden Resultaten:

Ungarn: Das Protokoll vom 2. Juni d. J., dessen Nichteinhaltung bei den Verhandlungen am 23. Juni d. J. den Anlaß zur passiven Resistenz gegeben hat, wird eingehalten. Es wurde daher vereinbart, daß für Juni, auf die doppelten Aprilbezüge gerechnet, eine 24prozentige Erhöhung eintritt. Der neue Bezug wird auch am 1. Juli d. J. zur Auszahlung gebracht — die Nachzahlung für Juni und Juli erfolgt sofort —, und die endgültige Regelung für Juli, auf Grund der Teuerungsverhältnisse vom 15. Juni bis zum 15. Juli d. J. wird noch im Laufe des Monats Juli vorgenommen.

Bayern: Hier erfolgte die Regelung provisorisch in der Weise, daß das zweiundeinhalbfache Junigehalt, neben dem am 1. Juli ausbezahlten Gehalt vorläufig als Akonto sofort zur Auszahlung gelangt und die endgültige Regulierung für Juli den Verhandlungen, die in Regensburg am 20. Juli stattfinden, vorbehalten bleibt.

Jugoslavien: Es tritt rückwirkend ab 1. Juni 1923 folgende Erhöhung der Bezüge ein: in der 1. Ortsklasse 24%, in der 2. Ortsklasse 22% und in der 3. und 4. Ortsklasse 18%. Eine weitere Regelung erfolgt in der Weise, daß auch für Jugoslavien eine paritätische Kommission, bestehend aus Vertretern der Angestellten und Direktion, die Teuerungsverhältnisse jeweils zu ermitteln hat; dieses so ermittelte Material dient als Grundlage für weitere Verhandlungen.

Rumänien: Ab 1. Juni 1923 tritt eine Erhöhung der Bezüge in der 1. und 2. Ortsklasse um 25%, in der 3. und 4. Ortsklasse um 15% ein.

Österreich: Der Minusindex von 5%, abzüglich des im Vormonat nicht zur Anrechnung gebrachten 1% Plus, somit also von 4%, gelangt nicht zur Auswirkung; die Bezüge bleiben daher unverändert. Dagegen wird, falls in den nächsten Monaten der Index positiv sein sollte, der positive Index bis zu 4% nicht berücksichtigt.

Einmalige Zuwendung für die Angestellten in allen Ländern.

Die einem Teil der Angestellten des Land- und Schiffsdienstes bereits ausbezahlte „freiwillige Zuwendung“ im Ausmaß von 25% des Monatsbezuges wird auf die Landangestellten der Verwendungsgruppe E (Verladeanlagenpersonal) ausgedehnt und bleibt bei der zu gewährenden einmaligen Zuwendung unberücksichtigt.

In allen Ländern wird den Angestellten des Land- und Schiffsdienstes eine einmalige Zuwendung im Ausmaß von 30% des Monatsbezuges (Grundgehalt und Teuerungszulagen I und II) für Angestellte, die keinen Familienzuschuß beziehen, und von 40% des Monatsbezuges für Angestellte, die Familienzuschuß beziehen, zur Auszahlung gebracht.

Die Schiffahrtsunternehmungen werden durch den Abschluß dieser Bewegung nunmehr die Überzeugung gewonnen haben, daß die Organisation der Angestellten und Arbeiter in den Schiffahrtsbetrieben stark genug ist, um jeden Angriff abwehren zu können. Die durchgeführte Bewegung hat den Beweis geliefert, daß die Geschlossenheit der Angestellten und Arbeiter eine vollständige ist. Hoffen wir, daß durch diese Bewegung die Schiffahrtsunternehmungen auch für sich die richtigen Lehren ziehen.

Bei der Gelegenheit können wir nicht umhin, zu bemerken, daß die Hafentarbeiter sowohl in Österreich als in Deutschland ihre Solidarität in einer Weise bekundeten, daß bei Abschluß der Bewegung die Angestellten auch ihrerseits den Arbeitern das Versprechen gaben, in Zukunft gleiche Solidarität zu beweisen.

Nur die in Wien bei der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. beschäftigten Hafentarbeiter haben es nicht für notwendig gehalten, ihre Solidarität mit den Angestellten und ihren Kollegen Hafentarbeitern darzutun. So wie bei der Ungarischen Fluß- und Schiffahrtsgesellschaft die Angestellten des Land- und Schiffsdienstes unorganisiert sich den Ausbeutungsgelüsten ihres Unternehmens unterwerfen, so haben die Hafentarbeiter dieser Gesellschaft in Wien es nicht unter ihrer Würde gefunden, unter dem Schutz von Polizei und Gendarmerie die einlangenden Schiffe auch bei Nacht zu entladen. Dadurch haben sich die Hafentarbeiter der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft außerhalb der Reihen ihrer Kollegen gestellt und können auf deren Unterstützung nicht mehr rechnen. J. S.

Transport and General Workers' Union.

(Britischer Transportarbeiter-Verband.)

Die erste Jahresversammlung des Transportarbeiter-Verbandes wurde am 9. Juli und den folgenden Tagen in der Central Hall zu Westminster (London) abgehalten. Ursprünglich war Hull als Tagungsort der Konferenz vorgesehen; man hatte aber dann wegen des dort bestehenden Hafentarbeiterstreiks London gewählt. Harry Gosling, Parlamentsmitglied, führte unter Mitwirkung von Ernest Bevin, Generalsekretär, Ben Tillett, Parlamentsmitglied, James Sexton, Parlamentsmitglied, und anderen Angestellten des Hauptvorstandes den Vorsitz. Es waren 200 Delegierte anwesend.

Angesichts der Dringlichkeit der Sache befaßte sich die Versammlung zunächst mit dem wilden Hafentarbeiterstreik, der an anderer Stelle des Mitteilungsblattes behandelt wird.

Der Bericht des Vorstandes, ein nahezu 200 Seiten umfassendes Schriftstück, schilderte die Entwicklungsgeschichte des Verbandes, der ungefähr 20, die wirtschaftlichen Interessen der Transport- und Fabrikarbeiter vertretende Verbände in sich vereinigt, worunter 13 der Transportarbeiter-Föderation angehören und damit Mitglied der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sind.

In dem Bericht wurde ausgeführt, daß zur Zeit der Verschmelzung bei den Verbänden ein wachsender Mitgliederückgang zu verzeichnen war und „unter der Mitgliedschaft herrschte infolge der ständigen Herabdrückung der Löhne eine große Unzufriedenheit. Ein verhängnisvoller Geist schlich durch die Bewegung und . . . der Vorstand sah sich vor die äußerst schwierige Aufgabe gestellt, zunächst die neu gewonnenen Kräfte zu sammeln und zu festigen, ferner den Mitgliederückgang aufzuhalten. Am 1. Januar 1923 betrug der Mitgliederstand insgesamt 297 460.“ Zu dieser Zahl ist ferner noch der

Mitgliederstand drei weiterer, nach der Verschmelzung hinzugekommener Verbände zu rechnen.

Die Organisation verteilt sich auf zwölf Bezirke, die sich über das gesamte Vereinigte Königreich Großbritannien und Irland erstrecken.

Die Organisation agitierte für die Parlamentswahlen in 12 Wahlkreisen; 7 Mitglieder wurden gewählt. Nach der Hauptwahl wurde auch ein Parlamentssitz für den Verbandsvorsitzenden, Harry Gosling, durch eine Ersatzwahl gesichert.

Der Verband ist in 15 paritätisch zusammengesetzten Gewerberäten (Joint Industrial Councils), 6 Industrieräten für staatliche Unternehmungen (Industrial Councils dealing with Government Employees), 6 Interims-Ausschüssen für gewerblichen Wiederaufbau (Interim Industrial Reconstruction Committees), 14 Lohnämtern und in 5 Einigungsämtern vertreten, die sich sämtlich mit den Lohn- und Arbeitsverhältnissen, die für die verschiedenen Gewerbe in Betracht kommen, befassen.

Die eingegangenen Gelder betragen 346 400 £, wovon 80 000 £ in Form von Unterstützungen an die Mitglieder ausbezahlt wurden. Am 31. Dezember 1922 stand das Gesamtvermögen des Verbandes auf 419 603 £.

Der Bericht enthielt eine erschöpfende Darstellung über die Löhne, Arbeitszeit und weiteren Bedingungen der vom Verband unterhaltenen Sektionen, die während des Berichtsjahres Gegenstand der Verhandlungen waren.

Nach stattgefundener Diskussion und Annahme des Berichts ging die Konferenz zur Behandlung einer umfangreichen Tagesordnung über, die, was nach einjährigem Bestehen eines Verbandes wohl erklärlich ist, vornehmlich Anträge bezüglich des inneren Ausbaus der Organisation, Revision der Statuten, Unterstützungen, Gehälter der Beamten und ähnlicher interner Angelegenheiten enthielt. Diese Punkte sind selbstverständlich in vertraulicher Sitzung behandelt worden.

Öffentlich diskutiert wurden die Resolutionen und Berichte von allgemeinem Interesse. Der Verband hatte zur Untersuchung der Verhältnisse im Ruhrgebiet eine besondere Abordnung nach dem Ruhrgebiet entsandt. Ben Tillet, der den Bericht der Deputation einbrachte, hielt eine eindrucksvolle Rede gegen die Kriegshetzer, indem er erklärte, daß weder die alte kapitalistische „staatsmännische Reinheit“ und „Diplomatie“, noch irgend ein religiöser Orden den Krieg verhindern könne, sondern daß dazu einzig und allein die Arbeiter der verschiedenen Länder berufen seien. Eine Besprechung dieses Berichts findet man an anderer Stelle dieses Blattes.

Es wurde energisch protestiert gegen die Unterlassung der Regierung, durch gesetzliche Einführung des Achtstundentages das Washingtoner Übereinkommen zu ratifizieren. Die Parlamentsmitglieder des Verbandes wurden aufgefordert, bei der Regierung ihren ganzen Einfluß aufzubieten, damit diese endlich ihren Verpflichtungen nachkommt.

Von den von der Konferenz angenommenen Resolutionen geben wir nachstehend diejenigen, die von allgemeinem Interesse sind, wieder:

Entschädigung der Arbeiter bei Betriebsunfällen.

Die Jahresversammlung des Transport- und Fabrikarbeiter-Verbandes ist der Ansicht, daß die zurzeit gültigen Gesetze über die Entschädigung von Arbeitern bei Betriebsunfällen veraltet und unzulänglich sind und daß unverzüglich ein Gesetz eingebracht werden soll, das folgendes vorsieht:

1. Gleichmäßige Anwendung aller für Unfallverletzte bestehenden Gesetze.
2. Gewährung vollständigen Unterhalts während der ganzen Dauer einer infolge Unfalls eingetretenen Arbeitsunfähigkeit.
3. Erhöhung des Unterstützungssatzes bei tödlich verlaufenem Unfall.
4. Bestrafung solcher Arbeitgeber, die sich Vernachlässigungen zuschulden kommen lassen, welche Unfälle zur Folge haben können.

5. Verpflichtung der Arbeitgeber zur Tragung sämtlicher Unfallversicherungsbeiträge.

6. Das diesbezügliche Gesetz im allgemeinen den heutigen Verhältnissen anzupassen.

Wir ersuchen den Hauptvorstand sowie die Parlamentsmitglieder, in energischer Weise für eine derartige Gesetzgebung einzutreten.

Internationaler Zusammenschluß.

Die Jahresversammlung des Transport- und Fabrikarbeiter-Verbandes betont wiederholt die Notwendigkeit eines engen internationalen Zusammenschlusses der Arbeiter sowohl politisch als auch gewerkschaftlich in den für sie in Betracht kommenden Berufsorganisationen. Indem sie die großen Fortschritte, die zur Erreichung einer geschlossenen, internationalen Massenorganisation der Arbeiterschaft gemacht wurden, anerkennt, ist die Versammlung der Auffassung, daß noch größere Anstrengungen unternommen werden müssen, um zu einer, in allen ihren Teilen vollendeten internationalen Geschlossenheit zu gelangen, deren Grundlagen im wechselseitigen Austausch von Erfahrungen und Berichten, in Besuchen der verschiedenen Länder, im Austausch solcher Besucher von Arbeiterbildungsanstalten, die sich das Studium aller arbeitsrechtlichen und sozialpolitischen Gebiete zur Aufgabe gemacht haben sowie in der Stärkung des internationalen Gewerkschaftssekretariats bestehen.

Wir betrachten die Wirksamkeit des Büros zum Zwecke eines auf der Höhe der Zeit stehenden Nachrichtendienstes, der sich auf sämtliche Gebiete der Arbeiterschutzgesetzgebung der verschiedenen Länder sowie der Arbeiterwohlfahrt erstreckt, als ein Haupterfordernis.

Wir fordern den Hauptvorstand auf, die internationalen Beziehungen in weitestem Maße auszudehnen und sich an allen Bestrebungen, die obenerwähnte Forderungen zum Gegenstand haben, zu beteiligen.

Friedensvertrag von Versailles.

Indem die Jahresversammlung des Transport- und Fabrikarbeiter-Verbandes im Friedensvertrag von Versailles die Ursache erblickt, daß die Weltwirtschaft in einen chaotischen Zustand versetzt wurde, fordert sie eine unparteiische Revision dieses Vertrages sowie den Abschluß einer Vereinbarung, auf Grund deren Deutschland in die Lage versetzt wird, vernünftige Reparationen und Entschädigungen zu bezahlen, damit der internationale Gütertausch sich wieder in freien Bahnen abwickeln kann. Sie glaubt, daß nur auf diesem Wege die in England herrschende Erwerbslosigkeit in beträchtlichem Maße eingedämmt werden kann und daß ferner zur schleunigen Herbeiführung dieser Einschränkung die Regierung aufzufordern ist, einen Weltkongreß, an dem auch Deutschland und Rußland teilnehmen, einzuberufen, in der Überzeugung, daß nur durch Beteiligung dieser beiden Länder die zerrüttete Weltwirtschaft wieder aufgerichtet werden kann.

Verstaatlichung der Produktionsmittel.

A. Die Jahresversammlung des Transport- und Fabrikarbeiter-Verbandes betrachtet das gegenwärtige System der industriellen Ordnung und Betriebsführung als unrationell und unhaltbar.

Sie erklärt, daß diese Auffassung Gemeingut der Arbeiterklasse werden soll.

Sie ist der Meinung, daß, solange die Wirtschaft nur auf die Erzielung von Profit ausgeht und nicht zugunsten der Allgemeinheit eingestellt ist, Armut und Ausbeutung der wirtschaftlich Schwachen die Grundlage für die Weltordnung bilden.

Sie fordert die Überführung der gesamten Produktionsmittel in den Besitz und die Verwaltung des Staates und für die Schaffenden die Einräumung eines größeren Kontroll- und Mitbestimmungsrechtes in den Betrieben.

B. Die Versammlung erklärt deshalb, daß der Zeitpunkt gekommen ist, an dem diese Grundsätze im Parlament durch Einbringung von Gesetzentwürfen zur Verstaatlichung des Transportgewerbes und der Bergwerke durchgesetzt werden sollen, damit durch Propaganda eine öffentliche Anerkennung dieser Forderungen erreicht wird.

Die Arbeiterpartei möge für eine Untersuchung und Sammlung alles wichtigen Tatsachenmaterials Sorge tragen, damit diese beiden Anträge als Hauptpunkte in ein Aktionsprogramm aufgenommen werden können, das sich die Schaffung eines auf gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen aufgebauten Staates zum Ziele gesetzt hat.

Binnengewässer.

Die Jahresversammlung fordert die Regierung dringend auf, den gegenwärtig herrschenden traurigen Zuständen, unter denen die auf Binnengewässern beschäftigten Arbeiter und ihre Familien leben müssen, zu beseitigen, durch Herabsetzung der zugelassenen Bewohnerzahl der Boote. Den auf den Binnengewässern beschäftigten Schiffern soll ermöglicht werden, ihren Kindern eine bessere Erziehung angedeihen zu lassen. Ferner sollen die Bestimmungen des Gesetzes betreffend Entschädigung bei Betriebsunfällen (Workmen's Compensation Act) auf sämtliche Kanalarbeiter ausgedehnt und an Hauptverkehrsadern die Gemeinden verpflichtet werden, den Schiffen eine menschenwürdige Unterkunft zu verschaffen.

Entschließung gegen die Besetzung des Ruhrgebiets.

Die Generalversammlung des Transport- und Fabrikarbeiter-Verbandes fordert die Mitglieder auf, sich durch enge internationale Verbindung geschlossen hinter die ausländischen Bruderorganisationen zu stellen. Sie erklärt, jeden Krieg mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu bekämpfen; insbesondere verurteilt sie die zurzeit von den europäischen Regierungen getriebene Politik, die die Völker in neue Kriege stürzt und die Arbeiterklasse Europas einer allgemeinen Verelendung und Abhängigkeit preisgibt. Sie fordert die Arbeiterschaft auf, durch internationale Zusammenarbeit die Politik der französischen Regierung im Ruhrgebiet zu bekämpfen.

M.

Hafenkontrollure aus Arbeiterkreisen.

In der Mainnummer unseres Mitteilungsblattes veröffentlichten wir eine Notiz betreffend die Anstellung von Hafenkontrolluren aus Arbeiterkreisen. Die große Bedeutung, die diese Angelegenheit für die persönliche Sicherheit der Hafenarbeiter hat, gibt uns Veranlassung, in folgendem eine gedrängte Schilderung des Werdeganges des vom Hamburger Senat und vom Preussischen Landtag angenommenen Antrages zu geben.

Die außergewöhnlich hohe Unfallziffer in den Hafenbetrieben veranlaßte die Hafenarbeiter, schon frühzeitig ihr Augenmerk auf die Bekämpfung der Unfallgefahren zu richten. Irgendwelche Erfolge waren ihnen lange nicht beschieden, weil weder die Regierung noch die Arbeitgeber geneigt waren, gründlich mit den unhaltbaren Zuständen aufzuräumen, und eine Arbeitnehmerorganisation, die wirklichen Einfluß ausüben konnte, nicht bestand. Es kam soweit, daß die Hafenarbeiter, die sich zum größten Teil aus Seeleuten rekrutierten, sich mit einem gewissen Fatalismus damit abfanden, die Gefahren, die ihnen auf der See drohten, im gleichen oder verstärkten Maße am Lande bei der Arbeit wiederzufinden.

Mit dem Erstarken der Arbeiterorganisationen wurde die alte Forderung, möglicher Schutz vor Unfallgefahren, wieder lebendig. Durch Eingaben an die örtlichen Verwaltungsbehörden versuchte man, diese zum Eingreifen bei Mißständen zu bewegen. Irgendwelchen Erfolg haben aber alle diese Eingaben nicht gehabt, weil bei den Behörden vielfach der gute Wille zu durchgreifenden Maßnahmen fehlte, außerdem aber auch die nötige Sachkunde nicht vorhanden war, die zu einer erfolgreichen Bekämpfung der Unfallgefahren unbedingt erforderlich ist.

Nachdem die Versuche, die Bekämpfung der Unfallgefahren örtlich wirksam durchzuführen, fehlgeschlagen waren, wandte sich der Vorstand des Hafenarbeiterverbandes im Oktober 1894 mit einer Eingabe an den damaligen Reichskanzler, in der gefordert wurde, daß die Bekämpfung der Unfälle in den Häfen von Reichs wegen einheitlich organisiert und energisch durchgeführt werden soll. Eine Antwort ist auf die Eingabe nie erfolgt.

Das Wachsen der Hafenanlagen und das Anflühen der Schifffahrt steigerten die Zahl der Unfälle gewaltig, weil sie die Heranziehung schiffarbeits- und schiffahrtsunkundiger Arbeitskräfte zur Hafendarbeit notwendig machten und nicht für Aufsicht über die nötige Sicherheit von Leben und Gesundheit der Arbeiter sorgten.

Durch den großen Hafenarbeiterstreik in Hamburg im Jahre 1896 wurde die Öffentlichkeit auf die unhaltbaren Arbeitsverhältnisse in den Häfen aufmerksam gemacht. Das Nächstliegende wäre allerdings gewesen, daß von Seiten des Reiches eine der Fabrikinspektion gleiche Aufsicht für die Hafenbetriebe geschaffen und die Aufsichtspersonen aus sachkundigen Kreisen genommen worden wären. Dazu konnte sich die damalige Reichsregierung nicht aufschwingen. Die Hafenarbeiterorganisation, die inzwischen erstarkt war, wandte sich daher an die Regierungen der Länder und forderte von ihnen, zum Teil mit Erfolg, die Schaffung von Hafeninspektionen.

In Hamburg wurde durch Gesetz vom 26. November 1897 die Errichtung einer Hafeninspektion und Anstellung eines Hafeninspektors verfügt. Im April 1901 wurden der zweite und im Laufe der Jahre weitere zwei Hafeninspektoren angestellt. Eine Besserung, wie sie von den Arbeitern erwartet war, wurde allerdings durch die Anstellung der Hafeninspektoren nicht erzielt, weil man bei der Anstellung grundsätzlich die sachkundigen Arbeiterkreise ausschaltete und ältere Kapitäne und Steuerleute als Inspektoren anstellte. Ferner wurde dadurch, daß man die Hafeninspektion nicht der Gewerbeaufsicht, sondern der Polizeibehörde angliederte, der Charakter der neuen Einrichtung von vornherein verfälscht.

Die beigelegte Tabelle I gibt eine Übersicht über die Unfälle im Hamburger Hafen. Sie zeigt, daß die Zahl der Unfälle trotz der Tätigkeit der Hafeninspektoren ungewöhnlich hoch ist. Allerdings ist die Unfallziffer nicht im gleichen Maße gestiegen wie die Zahl der beschäftigten Hafenarbeiter. Jedoch ist diese Besserung weniger als Erfolg der Hafeninspektion anzusehen, als die Arbeiterorganisation den Erfolg für sich in Anspruch nehmen darf; dadurch, daß sie durch erfolgreiche Kämpfe die Arbeitszeit, die früher 16, 20 und mehr Stunden betragen hatte (96 bis 110 Arbeitsstunden in der Woche waren keine Ausnahme), auf zehn und später auf neun Stunden pro Tag herabdrückte, hat sie die Unfälle, die durch Übermüdung verursacht wurden, verhindert.

Ähnlich wie in Hamburg vollzog sich die Entwicklung anderer Häfen.

Diese ungenügende Behandlung des Hafenarbeiterschutzes durch das Reich und die Staaten spiegelt sich geradezu furchtbar in den Tabellen I, II und III wieder.

Den Willen, den Schutz der Hafenarbeiter jetzt gründlich durchzuführen, hat als erster der Hamburgische Staat gezeigt. Im vorigen Jahre wurde dort vom Senat die Anstellung von fünf Arbeitern als Kontrollure der Hafeninspektion zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeiter beschlossen und die Berufsorganisation, der Deutsche Verkehrsbund, aufgefordert, entsprechende Vorschläge zu machen.

Nicht nur auf dem Gebiete der Unfallfürsorge wird die Annahme unseres Antrages eine Besserung zeigen, sondern auch die Krankenkassen dürften bald merken, daß die hohe Belastung, die für sie die Versicherung der Hafenarbeiter bedeutet, herabgemindert wird. Bisher war die Belastung der Krankenkassen durch die Hafenarbeiter unverhältnismäßig hoch, weil infolge des Fehlens einer geordneten Aufsicht die sanitären Einrichtungen der Betriebe sehr schlecht waren. Ungenügende Reinigungsmöglichkeiten, das Fehlen von Verbandsmaterial und Desinfektionsmitteln auf den Arbeitsstätten und die Nichtanwendung zweckmäßiger Schutzvorrichtungen für Atmungsorgane und Augen brachten viele „Berufskrankheiten“ mit sich, die bei entsprechender Arbeitsaufsicht erheblich herabgedrückt werden können.

Die Kosten für einen Arbeiterschutz, wie er nunmehr in Hamburg durchgeführt und in den preussischen Häfen vorgesehen ist, werden bei weitem nicht an die Summen herantreiben, die bisher an Unterstützungen, an Unfallverletzte und deren Hinterbliebene infolge der sehr hohen Unfallziffer gezahlt werden mußten.

Tabelle I.
Übersicht über die Zahl der Unfälle im
Hamburger Hafen.

Jahr	Leichte Unfälle	Schwere Unfälle	Davon tödlich	Zusammen
1901	1 806	139	38	1 945
1902	1 786	172	38	1 958
1903	1 988	173	44	2 161
1904	2 066	188	41	2 254
1905	2 362	211	53	2 573
1906	2 440	263	61	2 703
1907	2 549	256	35	2 805
1908	2 370	203	39	2 573
1909	2 342	221	44	2 563
1910	2 492	213	45	2 705
1911	2 918	226	48	3 144
1912	2 970	229	60	3 199
1913	3 094	151	51	3 245
1914	2 356	130	37	2 486
1915	418	30	12	448
1916	459	38	14	497
1917	423	30	12	453
1918	390	39	8	429
1919	389	29	3	418
1920	926	69	9	995
1921	1 845	119	18	1 964

Tabelle II.
Zahl der Unglücksfälle im Bremer Hafen.

Im Jahre	In Hafen- und damit zusammenhängenden Betrieben, Hafenspeichereien usw.			Davon mit tödlichem Ausgang	Zahl der in Hafenbetrieben beschäftigten Arbeiter
		a) Leichte	b) Schwere		
1901	62	44	18	3	1 150
1902	77	55	22	2	1 208
1903	77	60	17	2	1 327
1904	72	62	10	—	1 250
1905	87	78	9	2	1 358
1906	98	84	14	2	1 321
1907	84	79	5	1	1 430
1908	102	90	12	3	1 149
1909	76	61	15	—	1 160
1910	91	79	12	2	1 207
1911	92	80	12	—	1 332
1912	101	95	6	1	1 158
1913	91	79	12	1	1 111
1914	75	66	9	2	
1915	29	26	3	—	
1916	63	56	7	1	
1917	81	77	4	—	1 004
1918	138	127	11	1	1 417
1919	68	58	10	—	865
1920	90	83	7	—	1 143

Tabelle III.

Übersicht über den Stand der gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Lagereiberufsgenossenschaft in den Jahren 1900–1919.

Jahr	Zahl der erfaßten Betriebe durch die		Zahl der versicherten Personen		Zahl der Unfälle		Entschädigt wurden		Dauernd erwerbslos wurden infolge Unfall		Tödliche Unfälle kamen vor	
	gewerblichen Berufsgenossenschaften	Lagerei-berufsgenossenschaft	insgesamt	Lagerei-berufsgenossenschaft	insgesamt	Lagerei-berufsgenossenschaft	insgesamt	Lagerei-berufsgenossenschaft	insgesamt	Lagerei-berufsgenossenschaft	insgesamt	Lagerei-berufsgenossenschaft
1900	478 752	26 846	6 928 894	131 522	310 103	9 866	51 697	1 861	592	17	5 108	180
1901	483 578	29 058	6 884 076	143 646	319 576	10 546	55 525	2 086	595	20	4 979	170
1902	578 834	33 870	7 100 537	163 570	326 566	11 446	57 244	2 272	605	24	4 572	168
1903	608 955	43 986	7 466 484	197 409	356 202	13 276	60 550	2 678	621	20	4 720	216
1904	619 449	50 756	7 849 120	251 622	392 658	15 494	65 205	2 925	603	22	4 976	214
1905	637 611	57 101	8 195 732	271 827	414 445	17 558	68 360	3 406	572	25	5 154	232
1906	659 935	63 112	8 625 500	291 251	449 903	19 661	71 227	3 562	578	25	5 398	229
1907	673 118	64 771	9 018 367	346 756	465 224	20 937	75 370	3 932	571	32	6 087	267
1908	696 824	70 903	8 917 772	368 241	461 091	19 815	74 581	3 685	566	25	5 939	220
1909	715 953	36 189	9 003 908	384 230	465 760	20 852	70 986	3 466	453	33	5 612	257
1910	725 109	82 646	9 381 878	399 371	484 097	21 433	69 311	3 274	453	54	5 292	244
1911	743 823	86 189	9 846 599	408 439	520 229	23 817	70 423	3 491	413	21	5 832	279
1912	762 603	88 272	10 178 577	425 687	547 700	25 667	74 488	3 488	352	16	6 594	261
1913	828 335	54 873	10 630 437	339 483	581 211	24 058	74 978	3 057	363	14	6 573	226
1914	835 939	56 481	9 451 618	301 000	514 975	20 890	66 580	2 793	299	5	5 992	238
1915	789 078	53 330	7 547 338	239 910	427 994	65 653	50 119	1 830	249	1	5 593	198
1916	769 690	53 486	7 442 518	230 000	439 485	14 476	55 538	2 028	289	6	6 426	189
1917	750 736	51 721	7 655 433	201 000	504 704	13 827	60 897	1 834	306	2	7 904	205
1918	770 376	52 282	7 660 028	218 400	490 743	13 041	63 184	1 851	290	2	7 718	108
1919	801 706	54 508	8 529 095	222 674	409 695	14 855	59 625	1 731	202	2	6 647	195

Als Unterlage für diese Zusammenstellung dienten die statistischen Jahrbücher für das Deutsche Reich.

Unstimmigkeiten zwischen dieser Zusammenstellung und der, die auf Grund der Jahresberichte der Lagereiberufsgenossenschaft erfolgte, sind auf ungleiche Jahresabschlußdaten zurückzuführen.

Diese Übersicht, die alle gewerblichen Berufsgenossenschaften einschließlich der Bergwerksberufsgenossenschaften (Knappschaften) umfaßt, zeigt, daß die Zahl der Unfälle in der Lagereiberufsgenossenschaft unverhältnismäßig hoch ist.

Würde man die Bergwerksberufsgenossenschaftsziffern von den Gesamtziffern trennen, so würde sich das für die Lagereiberufsgenossenschaft an und für sich schon recht trübe Bild noch mehr zu Ungunsten der letzteren gestalten. Es darf nämlich hierbei nicht übersehen werden, daß in den Lagerei-

betrieben nur vollwertigste Arbeiter beschäftigt werden können, die nach einem erlittenen Unfall häufig für andere Arbeiten noch gut brauchbar sind. In der Aufstellung handelt es sich jedoch um Unfälle so schwerer Art, daß die Betroffenen zu jeder Arbeit dauernd unfähig blieben.

Diese Tatsache allein würde die Aktion des Deutschen Verkehrsbundes völlig rechtfertigen. Wir sind überzeugt, daß ihre Wirkung den Hafearbeitern zum Besten dienen wird.

R. L.

Gehalts- und Lohnentwicklung in Deutschland.

Der Nummer 9 der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ entnehmen wir eine interessante Gegenüberstellung der Löhne und Gehälter der verschiedenen Arbeiterkategorien und Beamten in Deutschland. Danach sind die Nominalgehälter und -Löhne im Vergleich zur Vorkriegszeit in sehr verschiedenem Maße gestiegen. Die Steigerung beträgt:

bei den höheren Beamten	das	979 fache
„ „ mittleren „	„	1 217 „
„ „ unteren „	„	1 843 „
„ „ gelernten Arbeitern	„	2 104 „
„ „ ungelerten „	„	2 797 „

des monatlichen Einkommens vom April 1913.

Das Existenzminimum betrug für eine Familie von vier Köpfen nach Dr. Kuczinsky 1913—1914 rund 1500 Mark, im April 1923 jedoch 3 900 600 Mark.

Beruf	Steigerung der Nominalgehälter und -Löhne 1913 April 1923	Vielfaches
ungelernte Arbeiter	→	3 000
gelernte Arbeiter	→	2 500
untere Beamte Gr. III	→	2 000
mittlere Beamte Gr. VII	→	1 500
obere Beamte Gr. XI	→	1 000
		500

Das Einkommen eines ungelerten Arbeiters belief sich 1913—1914 auf 1212 Mark im Durchschnitt, im April 1923 auf 3 390 348 Mark. Vor dem Kriege verdiente also der Ungelernte 300 Goldmark, im April 1923 circa 510 000 Papiermark unter dem Existenzminimum, d. h., daß im Jahre 1913 der ungelerte Arbeiter 19,20 % unter dem Existenzminimum blieb; im Jahre 1923 dagegen 13,08 %.

Wenn auch diese Verbesserung in dem Verhältnis des Einkommens zum Existenzminimum durch die Ereignisse der letzten Wochen wieder in ihr Gegenteil verkehrt worden ist, so stellt diese Zusammenstellung der Organisation der Ungelernten, dem *Deutschen Verkehrsband*, doch ein glänzendes Zeugnis aus.

Jetzt gilt es, das wieder Verlorengegangene zurückzuerobern. L.

Aus dem Jahresbericht der deutschen Straßen- und Kleinbahn-Berufsgenossenschaft 1921.

Betriebsunfälle.

Gemeldet wurden insgesamt 8393 (7878) Unfälle, erstmalig entschädigt wurden 788 (957), darunter 53 (58) Todesfälle.

In welcher Weise sich der Einfluß des Krieges und die Zustände in der Nachkriegszeit auf die Zahl der erstmalig entschädigten Unfälle bemerkbar gemacht hat, geht aus folgenden Zahlen hervor:

Im Jahre 1913 wurden 645 Unfälle erstmalig entschädigt.

Auf diese Zahl bezogen ergaben sich in den folgenden Jahren nachverzeichnete Steigerungen:

1913:	645
1914:	682 = + 37 = + 5,73% von 645
1915:	785 = + 140 = + 21,70% von 645
1916:	1030 = + 385 = + 59,60% von 645
1917:	1107 = + 462 = + 71,60% von 645
1918:	1139 = + 494 = + 76,59% von 645
1919:	986 = + 341 = + 52,86% von 645
1920:	957 = + 312 = + 48,37% von 645
1921:	788 = + 143 = + 22,17% von 645

Hiermit sind die erstmalig entschädigten Unfälle wieder auf den Stand von 1915 zurückgegangen.

Es entfallen von den 788 Unfällen auf männliche Personen 766 = 97,21% mit 51 Todesfällen und auf weibliche Personen 22 = 2,79% mit 2 Todesfällen.

Im ersten Dienstjahre verunglückten:

männliche Personen 133 = 16,88% von 788 = 17,36% von 766,
weibliche Personen 7 = 0,89% von 788 = 3,18% von 22.

Besondere Beachtung verdienen die Unfälle im *Fahrdienst*. Vor dem Kriege betrug diese durchschnittlich 38—40% aller Unfälle, dann aber gingen sie in die Höhe und erreichten 1917 ihren höchsten Stand. Sie betragen:

1914 =	263 =	38,56% von 682
1915 =	430 =	54,78% von 785
1916 =	627 =	60,70% von 1030
1917 =	759 =	68,56% von 1107
1918 =	748 =	65,67% von 1139
1919 =	550 =	55,78% von 986
1920 =	399 =	41,69% von 957
1921 =	268 =	34,01% von 788

An den 268 Unfällen im Fahrdienst waren beteiligt:

männl. Personen mit 259 = 32,87% aller 788 Unfälle
= 96,64% „ 268 „ im Fahrdienst
= 33,81% „ 766 „ männl. Pers.
weibl. Personen mit 9 = 1,14% „ 788 „
= 3,36% „ 268 „ im Fahrdienst
= 40,91% „ 22 „ weibl. Pers.

Soweit der Bericht an sich. Die große Differenz zwischen den *überhaupt* gemeldeten und den *erstmalig* entschädigten Unfällen ergibt sich aus folgendem:

Jeder Unfall, gleichgültig ob derselbe leichter oder schwerer Natur ist, ist meldepflichtig. Für jeden Verletzten tritt zuerst die Krankenkasse ein, welcher jeder Beschäftigte angehören muß. Nach Ablauf einer bestimmten Zeit, die sich nach dem Statut der in Betracht kommenden Krankenkasse oder Berufsgenossenschaft richtet, übernimmt letztere die weiteren Kosten der Heilbehandlung bzw. die an den Verletzten zu zahlende Entschädigung. Der Bericht führt insgesamt 8393 Unfälle auf, davon erstmalig entschädigte 788. Es konnten demnach 7605 Unfälle durch die Krankenkassen erledigt werden.

Im übrigen zeigt der Bericht mit erschreckender Deutlichkeit, wie unheilvoll der Krieg durch das Herausnehmen der geschulten Kräfte aus den Straßen- und Kleinbahnbetrieben auf die persönliche Sicherheit der im Betriebe verbliebenen gewirkt hat.

R. L.



Zum Streik in der deutschen Hochseefischerei.

(25. Juli) Die am 19. Juli vom Reichsarbeitsministerium einberufenen Verhandlungen führten zu keinem Ergebnis. Im Gegenteil trat eine Verschärfung der Streiklage ein dadurch, daß die Reeder als neue Forderung die Verminderung des Personals auf den Schiffen verlangten. Es wurde beschlossen, eine Kommission zur Untersuchung und Schlichtung dieser Angelegenheit einzusetzen. Die Unternehmer erklärten, daß sie sich daran nicht beteiligen werden.

* * *

Der Streik in der deutschen Hochseefischerei beendet.

(10. August) Nach elfwöchentlicher Dauer wurde der Streik in der deutschen Hochseefischerei durch die Anmusterung der ersten Mannschaft am 9. August beendet. Die Beendigung erfolgte auf Grund eines Schiedsspruches, der zunächst eine Einschränkung der Mannschaft um einen Mann vorsieht. Dies in der Hauptsache deshalb, da die deutschen Reeder angeblich gegenüber den englischen und holländischen nicht konkurrenzfähig seien wegen des weit kleineren Mannschaftsbestandes der englischen und holländischen Dampfer. Als Folge der Aussichtslosigkeit, bei längerer Dauer des Streiks ein besseres Resultat zu erreichen und ferner, weil die Organisation der Maschinisten nicht zu bewegen war, den Streik ebenfalls zu führen, hat sich der Verkehrsbund veranlaßt gesehen, die Wiederaufnahme der Arbeit zu empfehlen. Bei erneuten Verhandlungen mit den Reedern ist eine Einigung in bezug auf die übrigen Streitpunkte erfolgt. Die Kollegen haben dann durch Stimmenmehrheit der Wiederaufnahme der Arbeit zugestimmt. Infolge der geringen Betriebsmittel ist es nicht möglich, alle Mannschaften sofort zu beschäftigen, wodurch etwa 50% der Streikenden ohne Arbeit bleiben. Durch den Schiedsspruch werden aber immerhin 400 Fischer aus dem Berufe gedrängt; diese müssen sich nach einer anderen Beschäftigung umsehen.

Daß dieser Streik mit einem teilweisen Mißerfolg endigte, ist nicht auf Mangel an Solidarität unter den Streikenden zurückzuführen, sondern vielmehr auf die wahnsinnigen Verhältnisse, die in dem von Tag zu Tag fortschreitenden Verfall der deutschen Währung ihren Grund haben. Bis zur Fällung des letzten Schiedsspruches haben alle in Frage kommenden Organisationen fest zusammengestanden. Als aus diesem Schiedsspruch ersichtlich wurde, daß nur die Deckmannschaft die Kosten für die angebliche Wiederherstellung der Wirtschaftlichkeit der Fischereibetriebe zu tragen haben würde, glaubte es der Zentralverband der Maschinisten nicht verantworten zu können, einer Fortsetzung des Streiks zuzustimmen. Der Verband der Kapitäne und Steuerleute sowie der Deutsche Verkehrsbund lehnten den Schiedsspruch ab, da durch die Einschränkung der Mannschaft die Sicherheit der Schiffe und der Mannschaften leiden muß. Trotzdem waren diese beiden Verbände verpflichtet, ihren Mitgliedern die Annahme der Bedingungen aus den bereits oben erwähnten Gründen zu empfehlen.

Neuregelung der Heuern für deutsche Seeleute.

Bei dem allgemeinen Streben nach wertbeständigen Löhnen haben die deutschen Seeleute als erste einen Erfolg zu verzeichnen. Zwischen dem Zentralverband deutscher Reeder und

den im Aktionsausschuß seemännischer Berufsverbände zusammengeschlossenen Verbänden ist folgende Regelung getroffen worden:

1. Um einen Ausgleich für die Geldentwertung bei späterer Auszahlung von Heuerguthaben aus längeren Reisen zu schaffen, sind bei der Endabrechnung aus mehreren Monaten für die Berechnung der Reste von Heuern, Seepauschalen, Überstunden usw. die inzwischen bis zum Auszahlungstage eingetretenen Heuererhöhungen zu berücksichtigen.

2. Erfolgt die Auszahlung des Guthabens bis zum 15. des Monats einschließlich, so wird die bis zum Auszahlungstage eingetretene Erhöhung der Heuer für die dem Abrechnungsmonat vorangehenden, also bereits abgelaufenen, Monate endgültig zugrunde gelegt. Erfolgt die Auszahlung erst am 16. oder einem späteren Tage des Monats, so bleibt die Berücksichtigung einer später vereinbarten Tarifierhöhung für den Abrechnungsmonat auch für die ausgezahlten Reste aus den bereits abgelaufenen Monaten der Abrechnungszeit durch Nachzahlung vorbehalten.

Für alle im Abrechnungsmonat selbst liegenden Tage bleibt in jedem Falle die Nachzahlung bei nachträglicher Tarifierhöhung für den Abrechnungsmonat notwendig.

3. Als Auszahlungstag gilt der Tag, an dem das Guthaben dem Empfänger bar ausgezahlt wird, bei Zahlung durch Postscheck, Banküberweisung usw. jedoch der Tag, an dem die Reederei den Betrag auf das Konto einzahlt oder anweist.

4. Für jeden in der Abrechnungszeit liegenden Monat ist das gesamte Restguthaben aus Heuer- und sonstigen Monatsbezügen, Seepauschsätzen, Überstunden, abzüglich der bereits im selben Monat geleisteten Zahlungen zu ermitteln.

Für die Umrechnung dieser Restguthaben wird als Entwertungsfaktor überall das Verhältnis der Monatsheuern eines Vollmatrosen in den verschiedenen Monaten zugrunde gelegt.

Es sind also die Restguthaben aus den früheren einzelnen Monaten im selben Verhältnis zu erhöhen, wie sich die Heuersätze für einen Vollmatrosen in diesen Monaten bis zum Auszahlungstage erhöht haben.

Die Verhältniszahlen der bisherigen Heuersätze vom August 1922 sind folgende:

	1922	
August		211,92
September		114,55
Oktober		61,92
November		30,96
Dezember		20,64
	1923	
Januar		10,32
Februar		5,29
März		5,29
April		4,81
Mai		2,75

5. Diese Regelung gilt für Auszahlungen von Guthaben, die ab 16. Juli 1923 einschließlich geleistet werden.

Hamburg, den 7. Juli 1923.

Die Praxis muß nun zeigen, ob dieses System der Wertbeständigkeit der Seemannslöhne sich bewähren wird. Immerhin bedeutet es einen Fortschritt gegenüber dem früheren Zustande.

* * *

Kurz bevor das obige Übereinkommen abgeschlossen wurde, trat eine erhebliche Erhöhung der Löhne ein. Das Lohnabkommen hat folgenden Wortlaut:

1. Mit Wirkung ab 1. Juni 1923 werden mit Ausnahme des Verpflegungsgeldes und der Funkerzulage für Funkoffiziere alle in Mark ausgedrückten geldlichen Bezüge des Monats Mai unter Anrechnung der schon vorläufig gezahlten Vorschüsse um 175% erhöht.

2. Das tägliche Verpflegungsgeld beträgt 28 500 Mk. bei ambulanter Krankenbehandlung; in Urlaubsfällen und falls nicht an Bord gekocht wird, 33 000 Mk.

3. Die Funkerzulage für Schiffsoffiziere beträgt ab 1. Juni 1923 auf Schiffen mit Funkbeamten 60 000 Mk., auf Schiffen ohne Funkbeamte 120 000 Mark.

4. Die Effektenversicherung ist ab 1. Juli 1923 um 175% zu erhöhen.

Über die Entwicklung der Löhne in der Seeschifffahrt gibt die nachstehende Tabelle einen guten Überblick:

Monatslöhne ab

	1. 12. 22	1. 1. 23	1. 2. 23	1. 3. 23	1. 4. 23	1. 5. 23	1. 6. 23
1. Offizier, Deck . . .	81 990	163 980	319 770	319 770	341 750	668 310	1 839 000
2. Offizier, Deck . . .	63 990	127 980	249 570	249 570	274 530	521 610	1 434 000
1. Maschinist . . .	107 340	214 618	418 620	418 620	460 480	874 890	2 406 000
2. Maschinist . . .	71 820	143 640	280 110	280 110	308 120	585 450	1 611 000
Bootsleute . . .	53 730	107 460	209 550	209 550	230 500	403 350	1 110 000
Zimmerleute . . .	55 680	111 360	217 170	217 170	238 890	417 990	1 149 000
Segelmacher . . .	53 730	107 460	209 550	209 550	230 500	403 350	1 110 000
Steuerer . . .	52 290	104 580	203 940	203 940	224 330	392 530	1 080 000
Vollmatrosen . . .	50 730	101 460	197 850	197 850	217 630	380 820	1 047 000
Leichtmatrosen . . .	23 430	46 860	91 380	91 380	100 518	175 920	483 000
Jungmänner . . .	15 450	30 900	60 270	60 270	66 300	116 010	318 000
Jungen . . .	9 790	19 580	38 190	38 190	42 010	73 500	201 000
Maschinenunteroffiziere . . .	53 730	107 460	209 550	209 550	230 500	403 350	1 110 000
Heizer . . .	51 780	103 560	201 930	201 930	222 120	388 710	1 068 000
Kohlenzieher . . .	46 860	93 720	182 760	182 760	201 040	351 810	966 000
Köche . . .	55 680	111 360	217 140	217 140	238 850	417 990	1 149 000
Stewards . . .	47 700	95 400	186 030	186 030	204 630	358 110	984 000
Kochsmaat . . .	47 700	95 400	186 030	186 030	204 630	358 110	984 000
Meßraumstewards . . .	29 820	59 640	116 310	116 310	127 940	223 920	615 000
Kostgeld pro Tag . . .	1 200	2 400	4 680	6 000	6 600	12 000	33 000
Oberstundenlohn . . .	300	600	1 170	1 250	1 375	2 400	6 600

Schmutzige Kampfweise der Angestellten Havelock Wilsons.

Durch die Amalgamated Marine Workers' Union (den Vereinigten Seemanns-Verband) wurde in Hamburg eine Abteilung für Britische Seeleute errichtet. Adresse Schaarmarkt 12^a.

Bei dieser Gelegenheit wurde eine öffentliche Versammlung einberufen, in der der I. Vorsitzende Cotter sprechen sollte. Die Vertreter des Verbandes Havelock Wilson, die bereits von Anfang an alles mögliche getan hatten, um die Errichtung dieser Abteilung sowie die Versammlung unmöglich zu machen, gingen geschlossen dazu über, um während des Abhaltens der Versammlung diese durch die Polizei verbieten zu lassen, weil dazu vorher keine behördliche Genehmigung eingeholt wurde, was in Hamburg für Versammlungen mit ausländischen Sprechern erforderlich ist.

Ist eine derartige Denunziation an und für sich gerade das Gegenteil einer korrekten Handlungsweise und der Beweis moralischer Schwachheit, so ist das Anrufen deutscher polizeilicher Hilfe gegen englische Gewerkschaftsagitator unter den Seeleuten umso mehr für diejenigen bezeichnend, die, wie Havelock Wilson, in der Vergangenheit gegen Deutschland vorgingen.

Offenbar galt dieses feindliche Verhalten lediglich den deutschen Arbeitern: über Herrn Stinnes und über die deutsche Polizei wird, was die Tatsachen zeigen, besser gedacht.

Streik der jugoslawischen Seeleute.

Aufruf zur internationalen Solidaritätsbekundung.

Die jugoslawischen Seeleute befinden sich seit 29. Juni d. J. im Streik, weil die Reeder nicht bereit waren, die berechtigten Forderungen der Arbeiter anzuerkennen.

Die Lage ist durch die andauernde Teuerung in Jugoslawien unhaltbar geworden. Nachdem sich die Reeder weigerten, mit den Arbeiterorganisationen in Verhandlungen zu treten, wurde die Arbeit niedergelegt, wobei sich die Offiziere, einschließlich der Kapitäne, der Streikbewegung anschlossen. Zunächst wurde die Arbeit nur in der Küstenschifffahrt eingestellt.

In einer Eingabe an den Ministerrat hat der Seeleute-Verband darauf hingewiesen, daß die Frachtsätze gegenüber der Vorkriegszeit das 15fache, die Passagiertarife das 18fache, die Löhne der Offiziere und Mannschaften jedoch nur um das 5 bis 6fache gestiegen sind.

Der jugoslawische Seemannsverband hat den Streik in den jugoslawischen Häfen restlos durchgeführt, und es ist unmöglich, dort Streikbrecher anzuwerben. Die I. T. F. wendet sich auch hiermit an die angeschlossenen Organisationen Deutschlands, Englands, Frankreichs und Italiens mit der Aufforderung, die in den Häfen ihres Landes befindlichen oder in die Häfen einlaufenden jugoslawischen Schiffe weder zu laden noch zu löschen, um auf diese Weise durch die internationale Solidarität der Transportarbeiter die jugoslawischen Reeder zum Nachgeben zu veranlassen.

Lohnliste

für die auf Fracht- und Passagierdampfern mit bestimmter Fahrtroute beschäftigten chinesischen Seeleute.

	China-Amerika (Stiller Ocean) mit Beköstigung	Linie China- Europa-Amerika (Atl. Ocean) mit Beköstigung	Linie China-Holland mit Beköstigung	Shanghai- Dampfer, d. Fuß- häfen betahren ohn. Beköstigung	Flugdampfer ohne Beköstigung	Chinesische Küstendampfer ohne Beköstigung
<i>Deckpersonal.</i>						
Bootsleute	\$ 45	\$ 45	\$ 48	\$ 36	\$ 36	\$ 36
Matrosen	28	28	36	24	24	29
Quartiermacher	40	40	48	38	38	36
Zimmerleute	50	50	50	36	36	36
<i>Heizraumpersonal.</i>						
1. Heizer	45	45	50	38	38	38
2. Heizer	33	33	33	31	33	31
Schmierer	34	34	38	34	32	32
Monteure	55	55	70	54	62	62
Aufseher	34	34	38	36	34	36
Maschinenunteroffiziere	35	35	40	36	34	34
Kohlenzieher	—	—	30	27	30	28
Mannschaftsköche	16	16	20	10	12	10
Schiffsjungen	12	12	16	8	10	8
<i>Bedienungspersonal.</i>						
Stewards	—	60	60	30	30	30
1. Köche	60	55	55	22	22	24
Bottler	42	30	30	12	12	12
Kellner	30	30	30	15	15	15
Jungen (2. Kl.)	30	30	30	16	16	16

\$ 1 chinesisch = fl. 1.32 holländisch oder 2 sh. 3 d. englisch.