



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

113

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 25.

Amsterdam, 4. Dezember 1925

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.).

Sitzung des Exekutivkomitees der I.T.F. (ITF) Am Donnerstag und Freitag den 26. und 27. November fand in Amsterdam die vierteljährliche Sitzung des Exekutivkomitees der I.T.F. statt.

Anwesend waren folgende Mitglieder des Exekutivkomitees: C.T. Cramp (England), Vorsitzender, J. Döring (Deutschland), M. Bidegaray (Frankreich), R. Bratschi (Schweiz) in Vertretung des infolge Erkrankung abwesenden Mitgliedes A. Forstner, Ch. Lindley (Schweden), sowie die beiden Mitglieder des holländischen Büros, J. Brautigam und P. Moltmaker, und die beiden Sekretäre.

Der vom Sekretariat vorgelegte sehr ausführliche Bericht über die Tätigkeit während der letzten vier Monate wurde eingehend besprochen und einstimmig gutgeheissen. Ueber das Aufnahmegesuch der National Sailors' and Firemen's Union Grossbritanniens und der Federación Obrera de Tenerife (Transportarbeiter, Chauffeure und Seeleute) wurde günstig entschieden.

Beschlossen wurde, den im September 1926 stattfindenden Internationalen Kongress der I.T.F. in Paris abzuhalten.

Dem Gesuch der Internationale von Seeoffizieren der Handelsmarine um Zusammenarbeit wurde grundsätzlich zugestimmt. Die endgültige Entscheidung wird dem Beirat der Seeleute-Sektion überlassen.

Ferner wurde im Prinzip beschlossen, zu der im März 1926 wahrscheinlich in Sofia stattfindenden Gewerkschaftskonferenz der Balkanländer, die vom Internationalen Gewerkschaftsbund einberufen wird, eine Vertretung der I.T.F. zu entsenden.

Sehr ausführliche Besprechungen fanden schliesslich noch statt über die von der faschistischen Regierung Italiens gegen die moderne Gewerkschaftsbewegung ergriffenen Massnahmen. Es wurde beschlossen, den italienischen Kameraden in jeder Hinsicht die Hilfe der I.T.F. zu verleihen und gleichzeitig zu trachten, vermittelt des Internationalen Gewerkschaftsbundes die organisierten Arbeiter aller Länder zu einer gemeinsamen Aktion gegen den Faschismus zu veranlassen.

Eisenbahner.

Von der Deutschen Reichsbahn (Weiterer Personalabbau-Unfallgefahr-Arbeit nach Vorschrift). (ITF) Obwohl am 1. April 1925 der Personalstand bei der deutschen Reichsbahn nur 733 995 Beschäftigte gegenüber 1 000 690 Beschäftigten am 1. Oktober 1923 betrug und demnach mehr als ein Viertel des gesamten Personals "abgebaut" war, will die Reichsbahngesellschaft die Personaleinschränkung in rigoröser Weise fortssetzen. Nicht weniger als 40 000 Personen stehen auf der neuen Abbauliste. Ein Reichstagsausschuss, der am 25. November eine Besprechung mit Vertretern der Reichsbahn hatte und von der neu geplanten Personaleinschränkung Kenntnis erhielt, sah sich demgegenüber veranlasst, in einer von sämtlichen Parteien unterzeichneten, einstimmig angenommenen Entschliessung von der Regierung zu fordern, sich für die Beendigung des Personalabbaus bei der Reichsbahngesellschaft mit aller Entschiedenheit einzusetzen.

Es scheint demnach in Deutschland allgemein begriffen zu werden, dass die von der Reichsbahn betriebene Personalpolitik nicht verantwortet werden kann. In der Tat macht sich schon jetzt die Personaleinschränkung bei der Reichsbahn sehr deutlich bemerk-

was sich namentlich in einem bedrohlichen Steigen der Unfallzahl ausdrückt. Dabei reißt die Reichsbahnverwaltung in ganz unannehmlicher Weise gegenüber dem Personal vor und sucht von dem verminderten Personal dieselben Leistungen wie bei der früheren stärkeren Besetzung der Dienststellen herauszuholen. Hohe Strafen treffen jeden, der wenigstens den Dienstvorschriften nach zur Ursache eines Unfalls wird. Das Organ des Einheitsverbands der Eisenbahner Deutschlands, "Der Eisenbahner", nennt dieses Vorgehen der Reichsbahndirektionen gegenüber dem Personal eine Vergewaltigung und gibt auf die Frage, wie sich die Eisenbahner dieser zu entziehen vermögen, u.a. folgende Antwort:

Indem sie nach den gegebenen Vorschriften arbeiten und ihren Dienst nur im Rahmen der Fahrdienstordnung ausüben. Die Verwaltung verlangt ja selbst, dass hiernach gearbeitet wird. Erst neuerdings hat sie darauf hingewiesen, dass die Bediensteten, die sich nicht an die bestehenden Dienstvorschriften halten, unweigerlich bestraft werden, auch wenn bei einem Verstoß ein Unglück nicht passiert ist.- Bei vorerwähnten Unfällen operiert die Verwaltung sowohl in der öffentlichen Presse als auch beim Staatsanwalt stets damit: Hätte der Bedienstete nach den gegebenen Vorschriften und Anweisungen seine Dienstverrichtungen ausgeführt, so wäre der Unfall unmöglich gewesen." (No.18, Ausg.B vom 8. Nov.)

Auch in einer späteren Ausgabe (No. 21, vom 29. Nov.) kommt "Der Eisenbahner" hierauf zurück. Ein "Der Kampf gegen die erhöhte Unfallgefahr" überschriebener Artikel schließt wie folgt:

"Weil die Unfallgefahr des Personals so gross ist, hat ja die Verwaltung selbst aufgefordert, zur Bekämpfung der Unfallgefahr die strenge Befolgung der Dienstvorschriften zu überwachen und jede Verfehlung dagegen zu bestrafen. In dieser Aufforderung ändert sich nichts, wenn auch Vertreter der Verwaltung dies "Arbeiten nach Vorschrift" als "passive Resistenz" bezeichnen und wenn die Verwaltung die passive Resistenz als "verbotenes Kampfmittel" bekanntgibt. Wir fordern zur strengen Erfüllung der Vorschriften auf, um unsern Kollegen das Leben, die heiligen Glieder und die Gesundheit, ihren Frauen und Kindern aber den Ernährer zu erhalten. Nur dieser Gedanke leitet uns, wenn wir erneut den Kollegen zurufen: "Arbeite nach Vorschrift!"

Die Bestellung eines Schlichters für die Deutsche Reichsbahn.

(ITP) Infolge der in einzelnen Eisenbahndirektionsbezirken erneut ausgebrochenen Lohnkonflikte hat das Reichsarbeitsministerium endlich einen neuen Schlichter bestellt. Die vertragschliessenden Organisationen der Eisenbahner werden bei dem Reichsarbeitsministerium dafür eintreten, dass die zentralen Verhandlungen nicht nur die verschiedenen Eisenbahndirektionsbezirke umfassen, sondern das ganze Gebiet der Deutschen Reichsbahn.

Gemeinsames Forderungsprogramm französischer Eisenbahnerorganisationen.

(ITP) Fünf verschiedene Organisationen des Französischen Eisenbahnpersonals, darunter der der I.F.F. angeschlossene Eisenbahnerverband und die der R.F.I. angeschlossene Eisenbahnerföderation, sind am 24. November zu gemeinsamen Beratungen zusammengetreten und haben übereinstimmend die Forderung aufgestellt, dass das Mindestjahresgehalt 7740 Franken nicht unterschreiten dürfte. Hierbei müssten 7000 Frs. aus festem Gehalt und 740 Frs. aus beweglichem Gehalt bestehen. Der bewegliche Gehalt müsste dem jeweiligen Index der Lebenshaltungskosten angepasst werden. Ferner beschlossen die Organisationen "eine energische Aktion zur raschen Durchsetzung ihrer Forderungen zu führen und die unverzügliche Bezahlung eines Mindest-Vorschusses von 100 Frs. ab 1. November 1935 zu fordern." Ausdrücklich wurde festgestellt, dass die einzelnen Gewerkschaften in der Führung der Aktion ihre Selbständigkeit behalten.

Der Allgemeine Eisenbahnerverband und die Beamtenföderation in

Belgien. (ITP) Bis vor kurzem haben sich diese beiden Organisationen aufs heftigste gegenseitig bekämpft. Die Beamtenföderation warf dem der I.F.F. angeschlossenen Allgemeinen Eisenbahnerverband, dem ebenfalls sehr viele Beamte angehören, seine internationale

Einstellung vor, während umgekehrt der Allgemeine Verband die Beamtenföderation beschuldigte, in Zeiten der Aktion die Rolle von Streikbrechern gespielt zu haben. Auf Vorschlag der Beamtenföderation ist diese gegenseitige Bekämpfung dann eingestellt worden, wozu namentlich die Übernahme des Eisenbahnministeriums durch den Sozialdemokraten Anseele beizutragen haben dürfte. Seit einiger Zeit sind diese friedlichen Beziehungen der beiden Organisationen wieder zerstört und ist der gegenseitige Kampf aufs neue angefacht worden. Anlass hierzu gab ein sehr eigenartiges Verhalten der Beamtenföderation. Diese erklärte in einem Rundschreiben, dass ein vom Eisenbahnminister Anseele herausgegebenes Dekret über die Revision der Laufbahnen vornehmlich auf ihr Andringen hin erfolgt ist, was nach der Darstellung des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes nicht den Tatsachen entspricht. Der Allgemeine Eisenbahnerverband fand dieses Vorgehen der Beamtenföderation umso tadelnswerter, als dieses Rundschreiben auch bei den in den letzten Tagen stattgefundenen Wahlen der Personalvertreter im Hauptbetriebsbüro als Propagandamittel gegen den Allgemeinen Eisenbahnerverband verbreitet worden ist. Viel Erfolg hat dies für die Beamtenföderation freilich nicht gehabt, denn obwohl das Hauptbetriebsbüro als eine Hochburg dieser Beamtenorganisation bekannt ist, erhielt ein Kandidat des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes die höchst erreichte Stimmenzahl, nämlich 170, während die drei anderen Gewählten, die der Beamtenföderation angehören, resp. 160, 132 und 126 Stimmen auf sich vereinigten. Bei der gleichzeitig stattgefundenen Wahl der Personalvertreter im Hauptkontrollbüro wurden alle vier Sitze sowie noch drei Sitze für Ersatzmänner von Mitgliedern des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes besetzt, während sich die Beamtenföderation mit dem Mandat eines Ersatzmannes begnügen musste.

Das Eisenbahnunglück von Bellinzona vor Gericht. - Rückverweisung der Akten an die Staatsanwaltschaft. (ITF) Am 23. November begannen in Bellinzona die gerichtlichen Verhandlungen gegen vier Eisenbahner, die in Verbindung mit der im April 1924 in Bellinzona stattgefundenen Eisenbahnkatastrophe unter Anklage gestellt worden sind. Dem Gericht lagen mehrere Gutachten vor, darunter zwei, die im Auftrag des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes ausgearbeitet worden sind und die von den Herren Dr. Hentzen in Berlin und R. Minet, Inspektor der belgischen Staatsbahnen, herrühren. Unmittelbar nach Eröffnung der Verhandlungen beantragte die Verteidigung der Angeklagten eine Besichtigung der Unfallstelle, wogegen kein Einwand erhoben worden ist. Gen. Zeli schilderte im Auftrag des Gerichts bei der Besichtigung die näheren Umstände und gab an Hand von Plänen die nötigen technischen Erläuterungen. Inspektor Minet machte eingehende Ausführungen über die Weichenanlage und verwies auf die bestehenden technischen Mängel. Nach Wiederaufnahme der Verhandlungen erklärte die Verteidigung, dass die Besichtigung der Unfallstelle und zwei erst in den letzten Tagen eingetroffene Gutachten eine nochmalige Prüfung der Anklage notwendig machen, und beantragte die Rückverweisung der Anklage an die Staatsanwaltschaft. Sowohl die Staatsanwaltschaft als die Bundesbahnen stimmten diesem Antrag zu, worauf sich das Gericht zur Beratung zurückzog und folgenden Entscheid traf: 1) Die Akten werden dem Staatsanwalt zu neuer Prüfung, zu allfälliger Wiedererhebung der Anklage und zu neuer Entschlussfassung zurückgewiesen. 2) Die Prozesskosten werden vom Staat vorgeschossen. - Demnach erfolgte die Vertagung auf unbestimmte Zeit. Ob eine neue Anklage erhoben wird, wird sich dem Organ des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes zufolge erst im Laufe der ersten Monate des nächsten Jahres zeigen.

Transportarbeiter.

Die Berliner Strassenbahner nehmen einen Vergleichsvorschlag an. (ITF) Ein seit längerer Zeit im Berliner Strassenbahnbetrieb schwebender Lohnkonflikt fand Ende November durch die Annahme eines Vergleichsvorschlages seine Beilegung. Die infolgedessen in Kraft tretende neue Regelung sieht eine allgemeine Erhöhung der Stundenlöhne um drei Pfennige vor. Ausserdem erhalten die über zwei Jahre im Betriebe stehenden Schaffner, Fahrer und Betriebs-

handwerker

eine weitere Zulage von zwei Pfennigen, sodass die Gesamterhöhung für dieses Personal 5 Pfennig beträgt. Die neue Regelung gilt bis Ende März. Ueber 13 000 Beschäftigte sind daran interessiert.

Erfolgreicher Streik französischer Binnenschiffer. (ITF) Der Mitte September im Gebiet der Saône und Rhône ausgebrochene Streik konnte nach einem sechstägigem Kampfe erfolgreich beendet werden. Die Unternehmer sahen sich gezwungen, den Forderungen der Arbeiter in weitgehender Weise nachzukommen und für alle Kategorien der Binnenschiffer eine Lohnerhöhung von Frs. 2,25 pro Tag zuzugestehen. Diese Erhöhung hat rückwirkende Kraft bis 1. Juli 1925. An dieser Erhöhung ist auch das Personal der Societé des Bateaux Parisiens, das sich den Streikenden angeschlossen hatte, beteiligt. Dieses erhält ausserdem für jeden Tag, da es auf Fahrt ist, eine Stunde extra vergütet, während die Heizer dieser Gesellschaft täglich Frs. 2.- Feuerungsgeld erhalten. - Auf der Saône war der Streik vom ersten Tage an restlos durchgeführt worden. Auf der Rhône war dagegen der Streik anfänglich nur teilweise wirksam, doch gelang es dem Vertreter des französischen Transportarbeiterverbandes durch eine starke Propaganda das gesamte Personal in den Streik einzubeziehen.

Erhöhung der Hafentarbeiterlöhne in Lorient und in La Pallice. (ITF) Die Hafentarbeiter von Lorient erhielten nach kurzer Arbeitseinstellung eine Erhöhung der Stundenlöhne um Frs. 0,53. Hierdurch sind die Hafentarbeiterlöhne in Lorient denen anderer französischer Häfen wieder angeglichen.

Im Hafen von La Pallice wurde der Mindest-Taglohn für Hafentarbeiter aufgrund eines neuen Uebereinkommens von Frs. 22.00 auf Frs. 25.00 erhöht.

Forderungen zum Schutze der Taxi-Chauffeure in Frankreich. (ITF) Guinchard, der Sekretär des französischen Transportarbeiterverbandes hat zum Schutze der Taxi-Chauffeure folgende drei Forderungen erhoben:

1) Der Passagier ist gehalten, den vom Zähler angezeigten Betrag zu zahlen. Der etwa zuviel gezahlte Betrag wird ihm bei Richtigbefund einer Beschwerde zurückvergütet.

2) Die Chauffeure, die nachts fahren, sind zu bewaffnen.

3) Revision der Bestimmungen, wonach ein Chauffeur gehalten ist, Passagiere an jeden von ihnen genannten Bestimmungsort zu befördern.

Alle drei Forderungen hängen miteinander aufs engste zusammen. In der letzten Zeit haben sich die Fälle gehäuft, dass Passagiere die Richtigkeit des Zählers anzweifeln und die Bezahlung des vollen Betrages verweigern. Bei etwaigen Konflikten steht der Chauffeur wehrlos da und muss den vom Zähler aufgezeigten Betrag aus eigener Tasche bezahlen. Vielfach kommt es auch vor, dass Passagiere absichtlich nach einem abgelegten Ort gefahren werden wollen, um die Anrufung von Polizisten durch den Chauffeur zu verhindern. Die Forderungen werden nicht nur für Paris, sondern für alle Städte erhoben.

Eine wichtige prinzipielle Entscheidung in Belgien. (ITF) Der oberste belgische Gerichtshof beschliesst, dass das Achtstundentag-Gesetz bei den Lokalbahnen streng anzuwenden ist.

Eine wichtige Frage, in der die belgischen Lokalbahner seit annähernd zwei Jahren ihr Recht geltend zu machen versuchten, ist am 28. November von dem Obersten Belgischen Gerichtshof (Cour de Cassation) zugunsten der Arbeiter entschieden worden. Der Entscheidung liegt folgender Vorgang zugrunde:

Das belgische Gesetz über den Achtstundentag enthält u.a. einen Passus, wonach die effektive tägliche Arbeitszeit von acht Stunden überschritten werden kann, wenn es sich um kontinuierliche Betriebe handelt. Unter Berufung auf diesen Passus hat der frühere (katholische) Arbeitsminister Moyersoen durch ministerielle Verfügung bestimmt, dass die Lokalbahnen als kontinuierliche Betriebe zu betrachten sind und demnach Abweichungen von dem Achtstundentag vornehmen können. Der belgische Strassen- und Lokalbahnerverband hat die Rechtsgültigkeit dieser ministeriellen Verfügung sofort angefochten und eine gerichtliche Entscheidung hierüber

gefordert. Da verschiedene angerufene Gerichtshöfe widersprechende Urteile abgaben, kam die Frage schliesslich vor den Obersten belgischen Gerichtshof, der dahin entschied, dass die Lokalbahnen nicht als kontinuierliche Betriebe im Sinne des Gesetzes zu betrachten seien und dass die Bestimmungen des Achtstundentag-Gesetzes daher strikte Anwendung auf diese Betriebe zu finden haben. Die Frage wird nunmehr an den Appellationsgerichtshof zurückverwiesen, der ein dem Ausspruch des Obersten Belgischen Gerichtshof gleichlautendes Urteil abzugeben hat. Für die belgischen Lokalbahner bedeutet dies einen grossen Erfolg.

Ein ausserordentlicher Kongress der belgischen Strassenbahner.- Die belgischen Strassenbahner zum Kampf entschlossen. (ITF)

Am 22. November fand in Brüssel ein ausserordentlicher Kongress des belgischen Strassenbahnerverbandes statt, der weittragende Entscheidungen traf. Vertreten waren 12 765 Mitglieder aus allen Landesteilen. Veranlassung zur Einberufung des Kongresses gab das Verhalten der belgischen Strassenbahngesellschaften, die jedes Entgegenkommen auf die vom Personal gestellten Forderungen verweigern. Die Aussprache der Delegierten liess erkennen, dass sich eine grosse Erregung des Personals bemächtigt hat. Insbesondere wurde darüber Klage geführt, dass die Strassenbahngesellschaften das Achtstundentag-Gesetz nicht handhaben, dass sie Organisationsfunktionäre nicht als Personalvertreter anerkennen und dass sie das Zustandekommen einer Pensionsversicherung mit allen Mitteln zu hintertreiben bestrebt sind. Einstimmig nahm der Kongress eine vom Exekutivkomitee vorgeschlagene Resolution an, die die einzelnen Klagen und Forderungen zusammenfasst und in der erklärt wird, dass die Strassenbahnerschaft Belgiens bis zur Erfüllung ihrer Forderungen jeden Sonntag in den Generalstreik tritt, wenn es nicht gelingt bis 9. Dezember auf friedlichem Wege zu einer die Strassenbahner befriedigenden Regelung zu kommen. Das Exekutivkomitee des Strassenbahnerverbandes wurde beauftragt, alle notwendigen Massnahmen zur Durchführung dieser Aktion sofort zu ergreifen.

Verschmelzung von zwei Luftverkehrskonzernen in Deutschland. (ITF)

Seit einigen Wochen auf Betreiben des Deutschen Verkehrsministeriums geführte Verhandlungen zwischen den beiden grossen deutschen Luftverkehrsgesellschaften Junkers und Aero-Lloyd haben zu dem Ergebnis geführt, dass sich beide Unternehmungen verschmelzen. Dem Personal beider Konzerne ist im Hinblick auf die sich aus diesem Beschluss ergebende Umorganisation gekündigt worden.

Der Konflikt in der norwegischen Transportindustrie. (ITF)

Der Konflikt in der norwegischen Transportindustrie ist am 30. November durch Annahme eines vom Schiedsrichter am 23. November gemachten Vorschlages seitens beider Parteien beigelegt. Der Vorschlag des Schiedsrichters sieht eine Verlängerung des gegenwärtigen Abkommens um ein Jahr vor, tritt indessen bis zum 10. Juni 1926 eine Verminderung der Lebenshaltungskosten um 5% ein, so soll von diesem Tage an eine Herabsetzung der Löhne erfolgen. Die gegenwärtig im norwegischen Transportgewerbe geltenden Löhne sind demnach:

Stundenlohn bei Tagarbeit	Kr. 1,60
" ausserhalb der gewöhnlichen Tagesstunden	Kr. 2,40
" an Feiertagen	" 3,20
Zulage für Akkordarbeiten ausserhalb der gewöhnlichen Tagesstunden	Kr. 1,20 pro
" " " an Feiertagen	" 1,60 Std.

S e e l e u t e .

Streik der englischen Schiffs-Marconisten. (ITF)

Am 26. November traten die englischen Schiffsmarconisten unter Führung der Association of Wireless and Cable Telegraphists in den Ausstand. Im ganzen sind etwa 5 000 Marconisten in den Konflikt einbezogen. Der Streik ist verursacht durch die Ankündigung der Unternehmer, ab 1. Dezember die Monatsgehälter um 22 sh 6 d zu kürzen. Der gegenwärtige Mindestgehaltsatz ist £ 8 - 17 sh - 6 d und erhöht sich alljährlich bis zu £ 20 - 0 - 0 nach neun Dienstjahren. Bemerkenswert ist, dass die Regierung sofort Partei für die Unternehmer ergriff, indem das Board of Trade unmittelbar nach Streikausbruch die Bestimmungen

über die Besetzung der Schiffe mit Marconisten erleichterte. Ohne diese Regierungsmaßnahme wäre der Streik der Marconisten sofort zur vollen Wirkung gekommen und wäre es den meisten Schiffahrtsgesellschaften unmöglich gemacht, neue Schiffe ausfahren zu lassen. Von dem Streik sind alle Liverpooler Schiffahrtsgesellschaften betroffen mit Ausnahme der Cunard Company, der Alfred Holt Line und der Brocklebank Line, die eigenes Telegraphistenpersonal haben und bisher keine Lohnkürzung angekündigt haben. Bekanntlich waren die englischen Marconisten unter Führung der Association of Wireless and Cable Telegraphists erst ganz kürzlich in einen andern Streik verwickelt, der schon nach wenigen Tagen gewonnen worden ist. (Anmerkung: Ueber diesen kurzen Streik ist im letzten Pressebericht der I.T.F. berichtet und bemerkt worden, dass dies "unseres Wissens der erste Streik" der organisierten englischen Marconisten war. Von Seiten der Association of Wireless and Cable Telegraphists werden wir darauf aufmerksam gemacht, dass die Organisation schon im März 1924 einen kurzen Streik mit vollem Erfolg durchgeführt hat).

Die norwegischen Reeder gehen zu einem allgemeinen Kampf über. (ITF) Es scheint, dass die norwegischen Reeder auf Anregung der Reeder-Organisation von Oslo beschlossen haben, eine allgemeine Kampagne gegen die gegenwärtigen Heuersätze zu führen. Ausser der bereits gemeldeten Kündigung des Abkommens mit der Organisation der Kapitäne ist nun auch das Abkommen für die Stewards aufgesagt worden. Weder im einen noch im andern Falle sind Verhandlungen eingeleitet worden.

Die schwedische Seeleute-Union schliesst sich dem schwed. Gewerkschaftsbund an. (ITF) Eine kürzlich vorgenommene Abstimmung unter den Mitgliedern der schwedischen Seeleute-Union ergab eine erdrückende Mehrheit zugunsten des Anschlusses an den schwedischen Gewerkschaftsbund. Das Ergebnis dieser Abstimmung ist für den im Juni 1926 stattfindenden Kongress des Verbandes bindend. Der Kongress selbst hat nur noch über die Massnahmen zur Ausführung des Beschlusses zu entscheiden. Die Entscheidung ist besonders auch deswegen wichtig, weil hierdurch das hauptsächlichste Hindernis, das einer Verschmelzung der Seeleute- und Schiffsheizer-Organisation in Schweden bisher noch entgegenstand, hinfällig geworden ist.

Endgültige Beendigung des Streiks englischer Seeleute in Australien (ITF) Der Streik englischer Seeleute, der besonders noch in Australien fortgesetzt wurde, obgleich er offiziell bereits seit mehreren Wochen als beendet erklärt ist, ist nun auch in Australien endgültig zu einem Ende gekommen, da sich die Streikenden den Bedingungen der Reeder unterworfen haben. U.a. setzen die Bedingungen fest, dass die Seeleute bei ihrer Rückkehr nach England nicht wegen Kontraktbruchs verfolgt werden.

Die Ausweisung von zwei Führern der australischen Seeleute angeordnet. (ITF) Die Regierung des australischen Staatenverbandes hat die Ausweisung der beiden Führer der australischen Seeleute, Walsh und Johannssen, angeordnet.

Seeleute-Aussperrung auf Island. (ITF) Die isländische Trawlergesellschaften haben die angedrohte Aussperrung ab anfang November durchgeführt. Telegraphisch wurde der I.T.F. aus Island berichtet, dass die Aussperrung am 3. Dezember 1925 aufgehoben worden ist, da die Seeleute einer Herabsetzung der Houern zugestimmt haben. (Nach Erhalt weiterer Nachrichten wird der Pressebericht der I.T.F. noch in Einzelheiten über die neuen Arbeitsbedingungen bekanntgeben).

Aufgelegte Tonnage. (ITF) Feststellungen der englischen Chamber of Shipping zufolge waren am 1. Oktober 1925 in britischen Häfen 359 Schiffe mit 574 364 Netto Reg. Ton aufgelegt, was gegenüber dem Stand vom 1. Juli eine Verminderung um 71 Schiffe und 202 815 N.R.T. darstellt. Die Zunahme der in den Verkehr gestellten Schiffe wird hauptsächlich auf erhöhte Nachfrage nach Frachtraum im Verkehr mit Nordamerika zurückgeführt. Am 1. Oktober 1924 waren in englischen Häfen 333 820 Tonnen gegenüber 755 101 Tonnen in 1923 und 824 624 Tonnen in 1922. aufgelegt.

In den Häfen von Frankreich und Algerien waren am 15. Oktober 1925 321 522 Br.R.T. aufgelegt, was gegenüber dem Stand am 15. Juli 1925 eine Vermehrung um 8 091 T. bedeutet.

In Italien waren am 1. Oktober 1925 41 Dampfer mit 69 284 Br.Reg.T. aufgelegt, was 2,4 % der italienischen Gesamttonnage entspricht. Gegenüber dem 1. Juni hat sich die aufgelegte Tonnage um 41 736 T. vermehrt. Am 1. Oktober lagen ausserdem noch auf: 39 Segelschiffe mit 2 165 T., was 0,99 % der italienischen Segelschiff-Flotte entspricht. (Die obigen Ziffern stützen sich auf offizielle italienische Berichte. Erheblich abweichende Angaben über die aufgelegte italienische Tonnage macht der amerikanische Handelsattaché in Rom, der der Nautical Gazette vom 21. November zufolge die aufgelegte italienische Tonnage am 1. September 1925 auf 313 000 Br.T. beziffert. In diesen Zahlen ist wohl auch die ausserhalb Italien aufgelegte italienische Tonnage einbegriffen, doch bleibt die Abweichung der beiden Angaben trotzdem unverhältnismässig gross).

In Norwegen waren dem norwegischen Reederverband zufolge am 15. Oktober 1925 Dampf- und Motorschiffe mit zusammen 50 000 T. aufgelegt.

Fusion in der deutschen Ueberseeschifffahrt. (ITF) Eine sehr umfangreiche Fusion in der deutschen Ueberseeschifffahrt steht unmittelbar vor dem Abschluss. Durch Fusionsverträge werden folgende drei Reedereien in dem Norddeutschen Lloyd aufgehen: Roland Linie, Hamburg-Bremen-Afrika-Linie, und Dampfschiffreederei Horn. Das Aktienkapital des Norddeutschen Lloyd erhöht sich nach Durchführung der Fusion auf 52 Millionen Mark. Der Brutto-Rauminhalt der Flotte wird rund 613 000 Br.R.T. betragen, wovon 553 183 T. auf Ueberseeschiffe entfallen. Als Begründung der Fusion wird in einem offiziellen Bericht gesagt: "Die Zusammenlegung der Betriebe wird für die Ausnutzung der vorhandenen personellen und materiellen Kräfte günstigere Bedingungen schaffen, insbesondere eine rationellere Ausnutzung des in einer Hand zusammengefassten Flottenmaterials gestatten und erhebliche Ersparnisse ermöglichen. Der Norddeutsche Lloyd verfolgt im übrigen mit dem Entschluss zur Konzentration, der ihm durch die seit Jahren befolgte Beteiligungs-politik ermöglicht wird, die Richtung, die auch anderen grossen Unternehmungen durch die Entwicklung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse und durch die Gestaltung unserer Gesetzgebung gewiesen ist."

Dem Raumgehalt der Schiffe nach bildet der Norddeutsche Lloyd nach Abschluss der Fusion den grössten Schiffahrtskonzern Deutschlands. Das Aktienkapital bleibt jedoch hinter dem der Hamburg-Amerika-Linie (Hapag) zurück.

Verschiedenes.

Der Achtstundentag in Schweden. (ITF) In Schweden hat das Gesetz über den Achtstundentag nur einen provisorischen Charakter und erlischt Ende dieses Jahres. Schon lange haben die Unternehmer das Achtstundentagsgesetz als ein Hemmnis für die industrielle Entwicklung bezeichnet und vor drei Jahren wurde darum vom Parlament eine Untersuchung der Wirkungen des Achtstundentages beschlossen. Diese Untersuchung, die unter den Auspizien einer Regierungsinstitution durchgeführt wurde, hat indessen zu Ergebnissen geführt, die den Behauptungen der Unternehmer völlig entgegengesetzt waren. Es wurde sogar empfohlen, dem Achtstundentagsgesetz einen endgültigen Charakter zu verleihen. In der Begründung wurde u.a. angeführt, dass die Beseitigung des Achtstundentagsgesetzes wenigstens in naher Zukunft nicht die von den Unternehmern erwartete Wirkung haben, sondern dazu führen werde, die Lage der Unternehmer zu erschweren. "Signalen", das Organ des schwedischen Eisenbahnerverbandes knüpft daran folgende Feststellungen: "Die Untersuchung hat ergeben, dass begründete Einwände gegen den Achtstundentag nicht erhoben werden können. Die Frage mag vertagt werden, aber ihre schliessliche Lösung kann nicht verhindert werden weder in diesem noch in irgend einem andern Land, da sie für die grosse Masse der Arbeiter zu wichtig ist. Das ist für alle, die sehen können, klar."

Antifaschistische Beilage zum Pressebericht der I.T.F.

GEWALT und LUEGE.

Unmittelbar nach der Ermordung des italienischen Sozialisten Matteotti erschien es nicht ausgeschlossen, dass das von Mussolini in Italien errichtete Blutregime seinem Ende entgegengehe. Dieser Meuchelmord und die Aufdeckung der von den Mördern bis unmittelbar zu dem "Duce" leitenden Spuren hatte die faschistische Regierung in aller Welt derart der Verachtung ausgesetzt, dass ihre Autorität im In- und Ausland bis in die Grundfesten erschütterte wurde. Aber Mussolini ist nicht der Mann, der vor der öffentlichen Meinung kapituliert und die Flinte ohne weiteres ins Korn wirft. Drei Umstände kamen ihm hierbei zu Hilfe: die bewaffneten Schwarzhemden, das Fehlen einer organisierten Massenopposition und die rasche Vergesslichkeit. Die beiden ersten sicherten den Faschismus vor dem unmittelbaren Zusammenbruch und die notorische Vergesslichkeit gab ihm die Möglichkeit, sich innerlich wieder zu festigen. So kam es, dass alle Proteste, die die Ermordung Matteotti ausgelöst hatte, wirkungslos verpufften und dass heute Mussolini wieder im Vollbesitze der Macht ist. Aber Mussolini weiss, dass er diese auf die Dauer nur behaupten kann, wenn er auch die letzten Möglichkeiten zur Bildung einer organisierten, sich auf die Arbeiter stützenden Opposition beseitigt und diesem Zweck dient vornehmlich der inzwischen zum Gesetz erhobene Entwurf, der die freien Gewerkschaften all ihrer Rechte beraubt und den faschistischen Organisationen das ausschliessliche Monopol zur Vertretung der Arbeiterschaft einräumt. Auch diese Massnahme genügt Mussolini indessen noch nicht. Sein Ideal, Italien zu einem reinfaschistischen Staat zu machen, konnte nur verwirklicht werden, wenn es gelang, jede wie immer geartete Kritik am Faschismus restlos zu unterbinden. Schon lange mochte sich Mussolini mit dieser Absicht getragen haben, aber er brauchte hierzu einen Vorwand, der einem solchen Schritt wenigstens äusserlich einen Schein von Berechtigung gab und diesen Vorwand fand der Führer der Schwarzhemden in dem angeblichen Attentat, das ein früherer Sozialist, der im Kriege mehrfach ausgezeichnete Alpinisten-Hauptmann Zaniboni, am 4. November gegen seine eigene Person geplatzt haben soll. Welche genaue Bewandnis es mit diesem Attentatsplan hat, ist bisher nicht aufgeklärt worden. Kenner der lokalen Verhältnisse erklären, dass die Wahl des Zimmers, von dem aus das Attentat hätte erfolgen sollen, die Ausführung garnicht gestattete. Ausserdem stellte sich heraus, dass das Gewehr, das nach der ursprünglichen Darstellung in Zanibonis Zimmer entdeckt worden sein soll, im Gepäckraum des Bahnhofs in Rom aufgefunden wurde. Besonders verdächtig ist der Umstand, dass der als Mitverschwörer verhaftete Sekretär Zanibonis, ein gewisser Quaglia, 24 Stunden hernach wieder in Freiheit gesetzt und ihm ermöglicht wurde, nach Spanien zu verreisen. Alle diese Umstände deuten also darauf hin, dass es sich um ein von Mussolini gegen sich selbst febriziertes Attentat handelte mit dem Ziele, die öffentliche Meinung gegen seine Widersacher künstlich zu entrüsten und jene getrübbte Atmosphäre zu schaffen, in der Mussolini zur endgültigen Ausführung des lange gehegten Plans der vollständigen Vernichtung der Opposition übergehen konnte. Kaum war die erste Nachricht von dem Attentatsversuch in die Welt hinaus gegangen und sofort hagelte es Verbote. Die sozialistischen Parteien wurden aufgelöst, ihre Presse wurde unterdrückt oder darf nur Nachrichten publizieren, zu denen vorher die Präfektur die Erlaubnis erteilt hat. Gleichzeitig ging die Regierung auch gegen die bürgerliche oppositionelle Presse vor und machte ihr das Erscheinen unmöglich oder verdrängte, wie im Falle der "Stampa" und des "Corriere della Sera", die bisher leitenden Herausgeber aus ihrer Stellung.

Gleichzeitig setzten im ganzen Lande systematische Verfolgungen gegen alle Antifaschisten ein. Plünderungen und Zerstörungen von Gewerkschaftsbüros, Arbeitskammern etc. erfolgten in einem bisher selbst in Italien nicht gekanntem Ausmass. Der Betrag, der den Gewerkschaftsinstitutionen hierbei gestohlen wurde, beläuft sich auf mehr als zehn Millionen Lire.

So ist das Ideal, das Mussolini schon vor seinem Marsch auf Rom vorgeschwebt hat, der "reinfaschistische Staat", heute verwirklicht. Gewalt und Lüge haben dieses Werk zustande gebracht, wie denn auch Gewalt und Lüge die Elemente der faschistischen Regierungskunst bilden.