



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 15

Amsterdam, den 29. Juli 1927

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

E i s e n b a h n e r .

Der Verkehrsstreik in Oesterrich. (ITF) Die wichtigste Waffe, zu der die österreichische Arbeiterschaft im Anschluss an das brutale Auftreten der Landespolizei bei der am 13. Juli stattgefundenen Demonstration griff, war der Verkehrsstreik. In diesem zeigte sich wieder einmal mehr, wie ungemein diszipliniert die österreichische Verkehrsarbeiterschaft ist und welche beherrschende Stellung die Verkehrsgewerkschaften in Oesterrich einnehmen. Dem Appell der leitenden Instanzen wurde restlos Folge gegeben, so dass der Verkehr im ganzen Lande sofort zum völligen Erliegen kam. Geschlossen wie die Niederlegung erfolgte auch die Wiederaufnahme der Arbeit. Eine Ausnahme machte der Eisenbahnverkehr in Tirol. Dort hatten Heimwehrleute (eine bürgerliche Organisation) und Gendarmen einige Bahnhöfe besetzt. Die Eisenbahner machten daher die Wiederaufnahme der Arbeit davon abhängig, dass Heimwehr und Gendarmerie erst abziehen. Erst nachdem diese Bedingung erfüllt war, zogen die Eisenbahner geschlossen zu den Bahnhöfen und nahmen den Dienst wieder auf.

Die "Wiener Arbeiterzeitung" widmet der Haltung der Verkehrsarbeiter unter anderem folgende Betrachtung:

"Ein eisernes Heer, das keine Macht bricht -- so sind sie wieder im Kampfe gestanden, unsere Eisenbahner, unsere Postler, unsere Männer und Frauen der Technischen Union, unsere Donauschiffer. Die Reaktion hat getobt über diesen Verkehrsstreik. Aber was konnte sie tun? In Steiermark haben die Heimwehren ein paar armselige Haltestellen mitten auf der Strecke besetzt. Was hat es ihnen genützt? Sie konnten ein paar kleine Stationsgebäude bewachen. Es fuhr trotzdem kein Zug! In Tirol hat die Landesregierung den Innsbrucker Bahnhof von Militär besetzen lassen. Aber Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett können zwar ein Bahnhofgebäude bewachen, den Verkehr wiederherstellen können sie nicht. Es nützt den Herren nichts. Ein Zirkulartelegramm mit der Unterschrift Tomschiks -- und die Eisenbahnen stehen still von Buchs bis Wien. Ein Zirkulartelegramm mit der Unterschrift Tomschiks -- und die Züge rollen wieder. So war es. So ist es. Und so lange es so bleibt, wird nichts in der Welt uns biegen oder brechen können!"

"Der Eisenbahner", das Organ des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, schreibt unmittelbar nach Abschluss des Verkehrsstreiks:

" So wie immer, wenn eine Gefahr gedroht hat, haben auch diesmal die Eisenbahner Oesterreichs ihre proletarische Pflicht bis auf den letzten Mann erfüllt. Als das furchtbare Verbrechen in Wien geschehen war und viele Proletarier mit durchschossenen Leibern in ihrem Blute verröchelten, da war es uns allen klar, dass mit einem geschlossenen und wirksamen Protest gegen die Greuelthaten der Reaktion geantwortet werden musste. Der Parteivorstand und die Gewerkschaftskommission haben die Eisenbahner und die übrigen Verkehrsangestellten als die besten Truppen zur Verteidigung der proletarischen Errungenschaften aufgerufen, und der Verkehr wurde in ganz Oesterrich mit einem Schlage stillgelegt. Die Schienennetze des ganzen Landes waren verödet, kein Zug rollte aus den Hallen und der ganze Verkehr war unterbunden, solange nicht die Gewähr gegeben war, dass die mühsam aufgerichtete Ordnung in diesem Lande und die ruhige Entwicklung nicht weiter durch das

Einsetzen der bewaffneten Macht gestört werden. Unsere Gegner, die natürlich jetzt triumphieren werden, weil sie sich selbstherrlich über die Stärke der proletarischen Macht hinwegtäuschen möchten, haben in diesen Tagen wieder einmal erkennen müssen, dass alles Wutgeheul über den Verkehrsstreik wirkungslos verhallt und dass kein Zug in Bewegung gesetzt werden kann, wenn die Eisenbahner nicht wollen. Man hat es versucht, in Tirol den Widerstand mit den Heimwehren und der bewaffneten Macht zu brechen. Es hat nichts genützt. Denn man kann wohl vor den Bahnhöfen Leute mit Bajonetten und schussbereiten Gewehren aufpflanzen, aber man kann nicht die Züge in Bewegung setzen, wenn die Eisenbahner nicht wollen. Diese Tatsache und diese Erkenntnis sind bei diesem Streik wieder einmal sinnfällig offenbar geworden, und unsere Gegner dürfen sich und können sich nicht darüber hinwegtäuschen, dass die österreichische Eisenbahnerschaft in ihrer Geschlossenheit ein Machtfaktor ist, mit dem man zu rechnen hat.

Wir haben den Verkehrsstreik abgebrochen, aber wir haben nicht kapituliert. In diesen ersten Stunden, wo die bürgerliche Presse keine andere Sorge hat, als zu untersuchen, ob das Prestige der Regierung gewahrt worden ist, hat die Arbeiterschaft Oesterreichs und haben vor allem die Eisenbahner bewiesen, dass sie von dem grossen Gefühl der Verantwortlichkeit und der Sorge um die Wohlfahrt des Landes beherrscht und geleitet sind. Man hat den Verkehrsstreik abgebrochen, als die erste Gefahr, die blutigen Exzesse von Freitag und Samstag könnten von der Reaktion zu ernstlichen Verstössen gegen die sozialen und politischen Errungenschaften benützt werden, abgewehrt war, denn wir alle waren von der Erkenntnis durchdrungen, dass eine länger dauernde Stilllegung des Verkehrs in diesen ersten Tagen nicht mehr zu ertragen gewesen wäre. Ein länger dauernder Eisenbahnerstreik hätte unserer Industrie die Rohstoffe, die sie für den Betrieb bedarf, entzogen und so das Weiterarbeiten unmöglich gemacht, was unfehlbar zur Schliessung vieler Betriebe geführt hätte und was das Elend in diesem Lande in einem nicht abzusehenden Umfang vergrössert hätte. Diese Gefahr, die in ihren weiteren Folgen und Auswirkungen katastrophal gewesen wäre, musste abgewendet werden. Und deshalb haben wir uns entschlossen, den Verkehrsstreik zu beenden, geleitet von dem Gefühl und dem Bewusstsein der grossen Verantwortung. Eine kopflose Regierung, die sich als unfähig erwiesen hat, die Geschicke dieses Landes zu leiten, hat in diesen Tagen ein gerüttelt Mass von Schuld auf sich genommen. Aber wir alle mussten uns darüber klar sein, dass wir das Land nicht in einen Bürgerkrieg stürzen können, der auch eine erste Gefahr für den weiteren Aufstieg der Arbeiterklasse bedeutete. Auch in den Tagen furchtbarster Erregung und in den Tagen der aufgepeitschten Leidenschaften hat die Vernunft der Arbeiterklasse gesiegt, die eine Bürgschaft dafür ist, dass wir wieder ruhig an unsere Aufbauarbeit schreiten können. "

Bemerkenswert ist noch folgende Erklärung, die Smejkal im Namen der Eisenbahner in einer in den kritischen Tagen in Wien abgehaltenen Versammlung der Vertrauensmänner der Arbeiterbewegung abgegeben hat:

"Die Eisenbahner, die Post- und Telegraphenangestellten haben die Weisung des Parteivorstandes befolgt, ohne an ihr zu drehen und zu deuteln. Sie wissen, dass man in entscheidenden Augenblicken nicht Zehntausende fragen kann, was geschehen soll, sondern dass der Parteivorstand rasch die Beschlüsse fassen muss, die notwendig sind. Nach diesen Beschlüssen werden wir handeln. Wir sind in den Streik getreten, wir werden die Arbeit wieder aufnehmen, wenn die Weisung kommt. So haben wir Eisenbahner es immer gehalten, so diszipliniert sind die Verkehrsbediensteten. Aber die Regierung möge sich keinen Illusionen hingeben: niemand vermag die Eisenbahnen wieder in Gang zu bringen, wenn nicht wir selber es wollen. "

Der Verlauf des Verkehrsstreiks hat die Wahrheit dieses Satzes erwiesen. Die internationale Verkehrsarbeiterschaft blickt mit Stolz auf die österreichischen Kollegen. Sie haben durch die Tat bewiesen, dass sie zu den stärksten Stützen der Arbeiterbewegung ihres Landes gehören und dass deren Interessen bei den österreichischen Verkehrsarbeitern in bester Hut sind.

Der Kongress des Englischen Eisenbahnverbandes. (N.U.R.) Berichterstattung. (ITF) Wie O.T. Cramp, der Sekretär des Englischen Eisenbahnverbandes, mitteilt, bezieht sich der in geschlossener Sitzung gefasste Beschluss, die Verbandssatzungen bei Inkrafttreten des neuen Gewerkschaftsgesetzes entsprechend zu ändern, nur auf die in diesem Gesetz enthaltenen Bestimmungen über die Erhebung von Beiträgen für die Labour-Party. Sonstige Änderungen der Statuten sollen nicht in Betracht gezogen werden.

Konflikt zwischen Eisenbahnern und Regierung in Polen. (ITF) Der Frankfurter Zeitung wird unterm 17. Juli aus Warschau nachstehendes berichtet: " Bei Besprechung der Wiener Ereignisse wird in der Presse auch an die Krakauer Revolte vor vier Jahren erinnert, in der von der Arbeiterschuttruppe ein Ulanenregiment entwaflnet wurde und andere Regimenter sich weigerten, gegen die sozialistischen Arbeiter vorzugehen. Die damalige Regierung Witos hat anlässlich eines damaligen allgemeinen Eisenbahnerstreiks die Militarisierung der Eisenbahner verfügt, weshalb es zu blutigen Zusammenstößen in Warschau gekommen war. Es wird darauf hingewiesen, dass bei dem starken Anwachsen des Kommunismus (bei den Gemeindewahlen in Warschau hatten die Kommunisten 70 000 Stimmen erzielt, trotzdem ihre Kandidatenliste verboten worden war) die polnischen Sozialisten im eigenen Interesse eine Wiederholung der Krakauer Vorgänge scheuen würden. Inzwischen aber ist es, zufällig gerade jetzt, zu einem scharfen Konflikt zwischen dem Eisenbahnminister Romocki und der Eisenbahnergewerkschaft gekommen. Die Eisenbahnen sollen in stärkerem Umfange als bisher zu einem Privatunternehmen gemacht werden, weshalb die Eisenbahner Klarheit über ihre Stellung nach der Reform haben wollten und eine Delegation zum Minister schickten. Sie erbaten von dem Minister die Vorlage der Reformvorschläge und gemeinschaftliche Beratungen. Bisher lehnte der Minister scharf ab, und es kam zu einem heftigen Wortwechsel zwischen dem Minister und dem Führer der Delegation. Das Arbeiterblatt "Robotnik", das einen Bericht über die Konferenz mit dem Minister veröffentlichte, wurde konfisziert. Die Eisenbahner fühlen sich umso mehr beleidigt, als sie während des Maiputsches im vorigen Jahre durch Verhängung des Eisenbahnerstreiks den Anmarsch der gegen Pilsudski herbeizitierten Truppen verhinderten und so Pilsudski zum Siege verholfen hatten. Die sozialistische Partei, die durch die Schliessung von Sejm und Senat durch Pilsudski schwer verärgert worden ist, tritt für die Eisenbahner ein und beschloss eine umfangreiche Propaganda gegen die Regierung Pilsudski im ganzen Lande zu veranlassen. In jedem anderen Lande würde die gegenwärtige Spannung zu Ausbrüchen führen. In Polen aber, das zu 75 % Agrarland ist, wird, wie schon berichtet, das Gros der arbeitenden Massen gegenwärtig bei der Landarbeit festgehalten. Ausserdem hat Pilsudski durch Entfernung aller ihm feindlichen Offiziere aus dem Heere dafür gesorgt, das Heer in seinem, Pilsudski, eigenem Interesse zu vereinheitlichen." Transportarbeiter.

Aus dem Tätigkeitsbericht des englischen Transportarbeiterverbandes. (ITF) Im Tätigkeitsbericht des englischen Transportarbeiterverbandes wird u.a. mitgeteilt, dass aus Veranlassung des Generalstreiks 4500 Mitglieder gemassregelt worden sind. Im Laufe der Zeit ging diese Zahl bis zur Fertigstellung des Berichtes auf 500 zurück, was in Anbetracht der rachsüchtigen Haltung der Unternehmer nach dem Streik einen bemerkenswerten Erfolg des Verbands darstellt. Abgesehen von Streikunterstützung zahlte der Verband den Gemassregelten bis Ende 1926 £ 57 446 (rund 1 150 000 M) an Unterstützung aus. Allen sonstigen normalen Anforderungen (Krankenunterstützung, Unfallunterstützung, Begräbnisunterstützung, Rechtsbeihilfe u. dergl.) konnte im Berichtsjahre ohne Einschränkung nachgekommen werden.

Eine Gruppe von Mitgliedern, die im Kohlenbergbau beschäftigt ist, erhielt während des ganzen Streiks im Kohlenbergbau unverkürzte Streikunterstützung bis 14. August, von da an 15 sh die Woche bis 11. September und 10 sh. die Woche bis zum Ende des Konflikts (1 sh entspricht rund 1 DM). Versuche des Zechenherren, die Arbeitszeiten auch dieser Leute zu verlängern, wurden erfolgreich abgewiesen.

In den fünf Jahren seines Bestehens hat der englische Transportarbeiterverband an die Mitglieder über £ 1 173 000 (rd. RM 23.500.000) an Unterstützungen ausgezahlt, wozu noch £ 520 000 (14 000 000 RM) kommen, die die Gewerkschaft ihren Mitgliedern auf Grund von Entschädigungs-Uebereinkommen sicherte.

Der Bericht weist darauf hin, dass die starke Haltung des Verbands nach dem Generalstreik die Unternehmer zwang, ihre anfänglich feindselige Haltung rasch aufzugeben und mit der Gewerkschaft wieder auf normalem Fusse zu verhandeln.

Der Kongress des englischen Transportarbeiterverbandes, (ITF)

In Anwesenheit von 200 Delegierten wurde am 18. Juli der zweijährliche Kongress des Englischen Transportarbeiterverbandes eröffnet. Dem Kongress lagen nicht weniger als 500 Anträge vor. Den Vorsitz führte Gosling, der in seiner Eröffnungsrede einen scharfen Angriff gegen die Regierung richtete und ihr vorwarf, dass sie all die jahrelangen Bemühungen, um bei Arbeitskonflikten, Arbeitsniederlegungen und Aussperrungen nach Möglichkeit zu vermeiden, durch den von ihr eingebrachten Gesetzentwurf über die Gewerkschaften sabotiert habe. Im selben Sinne sprach auch Bevin, der Generalsekretär des Verbands. Dieser erklärte im Namen der Exekutive, dass der Verband seine Satzungen nicht ändern und sich in keiner Weise nach den Bestimmungen des Gesetzentwurfes richten werde. Der Verband werde vielmehr seine Politik in Fragen der Verschmelzung, der Gruppierung und des solidarischen Zusammenarbeitens fortsetzen und im Falle einer Krise die legalen Konsequenzen auf sich nehmen. Hinsichtlich der Erhebung von Beiträgen für die Labour Party werde sich der Verband nach den endgültigen Beschlüssen des Gewerkschaftsbundes und der Labour Party richten. Gleichzeitig legte Bevin dem Kongress folgende Resolution vor:

"Dieser Kongress protestiert nachdrücklich gegen die Regierung, die ohne Mandat des Landes einen Gesetzentwurf eingebracht hat, der die Arbeit der Gewerkschaften behindern soll.

Er sieht in dem Verbot von Sympathiestreiks eine Verletzung des Rechts der Arbeitsverweigerung.

Die Behinderung des Streikpostenstehens durch die lächerliche Beutung des Begriffs "Einschüchterung" und die unbestimmten Verallgemeinerungen, die in dem Gesetzentwurf enthalten sind, ebenso wie die Erhebung bestehender Gebräuche zu strafbaren Handlungen und die Einführung des Systems gerichtlicher Verfügungen (injunctions) weisen auf den Versuch, jede wirtschaftliche Aktion der Arbeiter unwirksam zu machen.

Dieser Kongress verpflichtet sich darum, die wirtschaftliche Organisation mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln zu verstärken und so das Erbe, das ihm von den Pionieren der Vergangenheit überhändigt wurde, zu schützen.

Ferner betrachtet er die Bestimmungen über die politischen Fonds der Gewerkschaften als die Handlung eines rachsüchtigen politischen Gegners, der die legitime und fortschrittliche Entwicklung der Arbeiterbewegung fürchtet, und setzt sich dafür ein, alles zu tun, um die politische Vertretung der Arbeiterschaft zu verstärken, damit dieses Werk unterdrückender Klassengesetzgebung bei der ersten Gelegenheit, wenn die Arbeiterregierung wieder die Macht in Händen hat, verschwinde."

Diese Resolution fand einmütige Annahme.

Ausführlich beschäftigte sich der Kongress alsdann mit den heutigen Verhältnissen im englischen Transportwesen. Hierzu legte Henderson eine längere Resolution vor, in der die gegenwärtige Gesetzgebung über das Transportwesen ebenso wie dieses selbst als vollkommend unbefriedigend bezeichnet wird. Die Wasserwege, die einfachste und billigste Transportform, befänden sich, soweit Kanäle in Betracht kommen, im Zustand des Verfalls. Der Schienentransport leide unter Fehlern, die in der Vergangenheit gemacht worden sind, und der Strassenverkehr treibe mit Schnelligkeit der Selbstvernichtung entgegen, weil jegliche Kontrolle fehle. Zur Aenderung dieses unbefriedigenden Zustandes werden in der Resolution folgende Vorschläge gemacht:

- 1) Alle Transportdienste sowohl die für Passagiere als für Güter sind der Kontrolle einer Zentralen Transportbehörde zu bringen.

2) Die Transportdienste sind als Dienste öffentlichen Bedarfs zu bezeichnen und zu behandeln. Genehmigungen zur Ausübung solcher Dienste dürfen nur von der Transportbehörde erteilt werden.

Ferner enthält die Resolution Vorschläge betr. Sicherheitsbestimmungen. Die Resolution wurde von Vertretern aller vom Transportarbeiterbund umfassten Transportzweige unterstützt und einstimmig angenommen.

Am letzten Tage des Kongresses hielt MacDonald, der von den Delegierten stürmisch begrüßt wurde, eine längere Rede, in der er die konservative Regierung in heftiger Weise kritisierte.

S e e l e u t e .

Ein Manifest des chinesischen Seeleuteverbandes. (ITF) Der chinesische Seeleuteverband hat aus Anlass der Aufhebung seiner Hongkonger Zweigstelle durch die Hongkonger Regierung folgendes Manifest erlassen:

"Seitdem sich Tschang Kai Schek in den Dienst der Imperialisten gestellt hat, seit seinem offenen Verrat an dem chinesischen Volke, greifen seine Freunde und Parteigänger überall zu den schlimmsten Terrormassnahmen gegen die Arbeiter und Bauern und zerschlagen allerorts die Gewerkschaften. Unser Seeleuteverband ist in Schanghai, Fuchow, Amoy, Swatow, Kanton und anderen Orten aufgelöst worden, wodurch unser ganzes Werk, für das die Seeleute mühevoll Jahre hindurch gearbeitet haben, bis auf den Grund vernichtet wurde. Die Seeleute werden heute von den Unternehmern schlimmer behandelt als je zuvor; ohne Grund werden sie entlassen und unter dem niedrigsten Vorwand von den Polizisten und Militärbehörden verhaftet und in die Kerker gesteckt. Nie zuvor sind die Seeleute derart geknechtet worden.

Als einzige Zweigstelle unseres Verbandes hat bis jetzt noch die in Hongkong fortbestanden, obwohl die Hongkonger Regierung, gegen die wir seit 1922 im schärfsten Kampf stehen, unsere Erzfeindin ist. Die heutige reaktionäre Kantonregierung ist nun vor kurzem mit der britischen Regierung von Hongkong in direkte Verhandlungen zwecks Auflösung unseres Verbandes getreten, mit dem Erfolg, dass am 27. Mai die Hongkonger Polizei unser Verbandsbüro geschlossen und unseren Mitgliedern verboten hat, künftighin das Abzeichen unserer Organisation zu tragen. Es verlautet, dass von der Hongkonger und Kantoner Regierung gemeinsam ein Scheinverband ins Leben gerufen werden soll, um tatkräftiger gegen unsere Seeleute vorgehen zu können.

Unser Seeleuteverband existiert jetzt 6 Jahre. Während dieser Zeit hat er, manche Niederlage erleidend, aber auch viele Siege erringend, unablässig gegen die Kapitalisten und Imperialisten gekämpft. Vor 4 Jahren, in 1922, konnten unsere Seeleute anlässlich ihres riesigen Hongkonger Streikes ihren Verband, der von der Hongkongregierung unterdrückt und aufgelöst worden war, aus eigener Energie heraus wieder zum Leben bringen, ohne dass die Hongkonger Regierung etwas dagegen zu unternehmen wagte. Heute hat ihn die Hongkonger Regierung nach gemeinsamen Verhandlungen mit dem Tschang-Kai-Schek-Regime wieder zerschlagen. Wir sind zur Illegalität gezwungen. Wir werden aber mit allen unseren Kräften versuchen, unsere Legalität wieder zu erringen. Wir hoffen, dass die Arbeiterschaft und vor allem die Seeleute-Kollegen der ganzen Welt uns in unserem Kampf tatkräftig unterstützen werden.

Unterzeichnet:

Vorsitzender des chinesischen Seeleuteverbandes; Hsu Schau Kin,

Vizevorsitzender: Lin Wei Min,

Generalsekretär: Chan Kuen.

10. Juni 1927.