



PRESSEBERICHT

123

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 20186

No. 25

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (13. Dezember 1926)

Eisenbahner.

Um die garantierte Arbeitswoche bei den englischen Eisenbahnen. (ITF) Die Wiedereinführung der garantierten Arbeitswoche war Gegenstand einer Verhandlung, die dieser Tage die Vertreter der drei Eisenbahner-Gewerkschaften Englands mit den Direktionen der vier grossen Eisenbahngesellschaften geführt haben. Die Besprechungen haben noch zu keinem greifbaren Resultat geführt und sollen nach Neujahr fortgesetzt werden. J.H.Thomas, der politische Sekretär des Allgemeinen Englischen Eisenbahnerverbandes (N.U.R.) äusserte sich über den Verlauf der ersten Konferenz ziemlich optimistisch.

Eine Reichskonferenz der Betriebsräte und Beamtenräte des deutschen Einheitsverbandes. (ITF) In den Tagen vom 11. und 13. Dezember fand in Berlin eine vom Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands einberufene Reichskonferenz der Betriebs- und Beamtenräte der Deutschen Reichsbahn statt, die von nahezu 200 Delegierten besetzt war. Die Konferenz befasste sich mit wichtigen aktuellen Fragen des gegenwärtig geltenden Beamtenrechtes und forderte auch eine zeitgemässe Ausgestaltung des Beamtenvertretungsgesetzes. Einen grossen Raum nahm in den Verhandlungen auch die Frage der Arbeitszeitregelung ein. Hiervon wurde folgende Entschliessung angenommen:

"Die Reichskonferenz der Betriebs- und Beamtenräte des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands fordert entschieden die alsbaldige Wiederherstellung des Achtsturentages und eine damit verbundene Neuregelung der Dienstdauervorschriften auf dieser Grundlage. Der Vorstand wird beauftragt, bei der bevorstehenden gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit geeignete Schritte zu unternehmen, damit das gesamte Reichsbahnpersonal dem Gesetz unterstellt wird und den gleichen gesetzlichen Schutz geniesst wie die übrigen deutschen Arbeiter und Angestellten. An das Reichsbahnpersonal richtet die Konferenz die dringende Aufforderung, diesen Kampf mit allen geeigneten Mitteln zu unterstützen und vornehmlich die freiwillige Leistung von Ueberstunden und Ueberlangen Dienstsichten abzulehnen, sowie notwendige Ueberstunden gemäss Paragraph 11 des Lohnvertragtrages durch Freizeit auszugleichen."

Verpachtung der tschechoslowakischen Staatseisenbahnen? (ITF)

Schon seit geraumer Zeit gehen Berichte durch die Presse, denen zufolge die Regierung der Tschechoslowakei eine Verpachtung der Staatseisenbahnen an ein ausländisches Konsortium erwägt. In den letzten Wochen haben sich diese Mitteilungen noch verdichtet, was dem Eisenbahnministerium Veranlassung gab, durch die tschechoslowakische Presseagentur den folgenden amtlichen Bericht verbreiten zu lassen:

"Zu Presseberichten darüber, dass über eine eventuelle Verpachtung der tschechoslowakischen Staatsbahnen an einen ausländischen Finanzkonzern verhandelt wird und dass der Wert der Staatsbahnen vom Eisenbahnministerium mit einem Betrag von 25 Milliarden tsch.Kronen taxiert wurde, wird aus dem Eisenbahnministerium mitgeteilt, dass über den Geldwert der tschechoslowakischen Staatsbahnen nicht verhandelt wurde und dass die Zahlen, welche in einigen Zeitungsberichten genannt wurden, vollständig unrichtig sind."

Damit wird die Tatsache, dass Verpachtungsverhandlungen noch stets schweben, unumwunden bestätigt, denn ob der in der Öffentlichkeit genannte Betrag richtig ist oder nicht, ist schliesslich von nebensächlicher Bedeutung. Auf jeden Fall wird die amtliche Notiz den tschechischen Eisenbahnern ein Zeichen dafür sein, dass der Kampf gegen die geplante Verpachtung der Eisenbahnen nurmehr in den Vordergrund gestellt werden muss.

Eine grosse Debatte über die Eisenbahnpolitik im französischen Parlament. (ITF) Eine grosse Debatte über die Eisenbahnpolitik der Französischen Regierung hat Ende November im französischen Parlament stattgefunden. Bemerkenswert war hierbei die freimütige Art und Weise, in welcher der französische Verkehrsminister seine Machtlosigkeit gegenüber den privaten Eisenbahngesellschaften in den Fragen des Personalstatuts eingestanden hat. Nach Aufzählung der vergeblichen Bemühungen, um die Gesellschaften in verschiedenen Fragen dem Personal gegenüber zur Nachgiebigkeit zu bewegen, erklärte der Minister: "Man muss die Dinge sehen wie sie sind. Weder die Regierung noch das Parlament besitzt irgend ein Mittel, um auf die Gestaltung des Personalstatuts bei den Eisenbahnen einzuwirken. Das ist die Wahrheit. Es ist eine unangenehme Wahrheit, aber es ist dennoch Wahrheit." Diese Erklärung machte einen grossen Eindruck und von sozialistischer Seite fiel der Zwischenruf: "Eine stärkere Verurteilung der Eisenbahnkonvention von 1921 ist noch nicht ausgesprochen worden." Wie man weiss, kam diese Konvention von 1921 zustande, um die verschiedenen Eisenbahnnetze zu koordinieren. In der Praxis hat sich diese aber so ausgewirkt, dass die privaten Eisenbahngesellschaften sich immer mehr ausserhalb der öffentlichen Kontrolle stellten, obwohl die Regierung durch Subventionen, Zinsgarantien u. dergl. zehn bis zwanzig Mal soviel beigetragen hat als das Aktienkapital sämtlicher Privatgesellschaften ausmacht. Auch die verschiedenen Tricks der mit Subventionen und staatlichen Zinsgarantien ausgestatteten Privatgesellschaften, eigene Untergesellschaften ins Leben zu rufen und diese durch besondere Vergünstigungen in die Lage zu versetzen, mit teilweise grossen Gewinnen zu arbeiten, fanden eine treffliche Beleuchtung. Verschiedene Redner, unter anderen auch der bekannte Sozialistenführer Léon Blum, wiesen darauf hin, dass der Regierung wohl Mittel zur Verfügung stehen, um die Gesellschaften gefügiger zu machen, bzw. dass die Regierung sich solche Mittel vom Parlament fordern müsste. Der französische Verkehrsminister blieb indessen bei seiner Ohnmachtserklärung stehen.

Eine Lohnbewegung bei den Eisenbahnen von Canada. (ITF) Seit einiger Zeit steht das Zugspersonal der canadischen Eisenbahnen in einer Lohnbewegung. Das Personal fordert, dass jetzt und in Zukunft die Eisenbahnerlöhne in Canada den Löhnen in den Vereinigten Staaten angepasst werden, ein Prinzip, das früher allgemein in Geltung war, aber in den letzten Jahren von den canadischen Bahnen abgeschafft wurde. Verhandlungen vor einem Schlichtungshof führten zu keinem Erfolg, weshalb das Zugspersonal der canadischen Pazifikbahn und der canadischen Staatsbahn Ende November "die friedliche Einstellung des Dienstes" beschloss. In diesem Stadium griff die canadische Regierung ein, um eine friedliche Beilegung des Konflikts herbeizuführen. Insgesamt sind etwa 15.000 Eisenbahner interessiert.

In diesem Zusammenhang sei bemerkt, dass sowohl die canadische Pazifikbahn (Privatunternehmen) als die canadische Staatsbahn in diesem Jahr ausserordentlich günstige Betriebsergebnisse aufweisen. Dem Statistischen Amt Canadas zufolge betragen die Gesamteinnahmen der grossen Eisenbahnunternehmen in den ersten neun Monaten dieses Jahres zusammen \$ 344 843 425, was den bisherigen, in 1923 erzielten Einnahmerekord noch um \$ 17 415 219 überschreitet. Die Reineinnahmen der canadischen Staatsbahn übersteigen in den ersten 10 Monaten dieses Jahres die Einnahmen der gleichen Periode von 1925 um nicht weniger als 66,27 Prozent.

Lohnerhöhungen bei amerikanischen Eisenbahnen. (ITF) Wie das Organ des Verbandes der Schunterhaltungsarbeiter in den Vereinigten Staaten berichtet, konnte die Gewerkschaft in der letzten Zeit

mit verschiedenen Eisenbahngesellschaften neue Abkommen treffen, die eine Erhöhung der Löhne vorsehen. Bei der Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railway beträgt die Erhöhung 2 bis 5 Cents die Stunde, während bei der Pittsburgh & Lake Erie Railroad für die Strecken-Vorarbeiter eine Erhöhung der Monatslöhne um 10 Dollar, und bei der Green Bay & Western Railway eine Erhöhung der Stundenlöhne für die Streckenarbeiter um 2 Cents erreicht wurde. Die neuen Ueber-einkünfte sind teils ab 15. September, teils ab 1. Oktober in Kraft getreten.

Auch für das Werkstättenpersonal sind die Löhne durch neue Abkommen mit der International Association of Machinists im Laufe des Herbsts erhöht worden. Diesen Abkommen zufolge betragen nunmehr die Mindest-Stundenlöhne 75 und 76 Cents gegen 70 Cents nach der alten Regelung. Angesichts dieser Erhöhungen sahen sich nunmehr auch jene Bahnen, die ihr Personal aus Nichtorganisierten bezw. Mitgliedern sogenannter Company Unions rekrutieren, zu Lohnerhöhungen gezwungen. So haben jetzt zehn Eisenbahngesellschaften des Westens die Stundenlöhne für die Werkstättenarbeiter um 1 bis 3 Cents erhöht, wodurch deren Mindestlöhne auf 62 bis 64 Cents gebracht worden sind. Die Löhne dieser Gesellschaften stehen demnach noch immer um durchschnittlich 10 Cents hinter den in Tarifverträgen festgelegten Sätzen zurück.

Eine andere Lohnbewegung, die seitens der Gewerkschaften des Zugpersonals bei den Eisenbahnen im Osten der Vereinigten Staaten eingeleitet worden ist, beschäftigt zur Zeit noch das Schlichtungsamt. Die Gewerkschaften forderten eine Erhöhung der Taglöhne um 1 Dollar. Insgesamt sind an der Bewegung 90.000 Beschäftigte interessiert. Dem Ausgang der Verhandlungen wird in amerikanischen Gewerkschaftskreisen mit grossem Interesse entgegengesehen, da hierbei zum ersten Mal von den Bestimmungen der Railway Labor Act, die das Schlichtungsverfahren neu regelt, Gebrauch gemacht worden ist.

Transportarbeiter.

Erhöhung der Löhne im Hamburger Hafen. (ITF) Die vom Deutschen Verkehrsbund eingeleitete neue Lohnbewegung für die Hafendarbeiter im Hamburg-Altonaer Hafengebiet ist auf Grund eines Vorschlages der von dem Hamburger Schlichter berufenen Vertrauenskommission beigelegt worden. Die neue Vereinbarung sieht eine Erhöhung der Grundlöhne von 7,20 auf 7,60 Mark und eine entsprechende Erhöhung der sonstigen Lohnsätze vor. Der neue Tarif tritt ab 1. Januar 1927 in Kraft und kann erstmalig am 30. September 1927 mit einmonatiger Frist gekündigt werden. Bleibt die Kündigung aus, so läuft das Abkommen jeweils um ein Vierteljahr weiter.

Die Neuregelung der Lohnsätze entspricht einer nicht ganz 6% betragenden Erhöhung der bisher geltenden Tarife.

Lohnkonflikte im deutschen Transportgewerbe. (ITF) Die Unternehmer im sächsischen Transportgewerbe haben, wie der "Vorwärts" meldet, die geltenden Tarifverträge zum 31. Dezember gekündigt. Verhandlungen, die am 8. Dezember stattfanden, haben nur in den wenigsten Punkten zu einer Verständigung geführt. Beide Parteien kamen überein, die strittig gebliebenen Fragen einem Schiedsgericht vorzulegen.

In Frankfurt a.M., wo der Verkehrsbund eine Lohnbewegung für das Transport- und Handelsgewerbe eingeleitet hatte und wo es ebenfalls zur Anrufung des Schiedsgerichtes kam, wurden am 4. und 6. Dezember Schiedssprüche gefällt, die eine Erhöhung der bisherigen Wochenlöhne um durchschnittlich 3 Mark vorsehen. Der Verkehrsbund hat diesen Schiedssprüchen zugestimmt, aber gleichzeitig wurde für den Fall, dass die Unternehmer den Schiedsspruch ablehnen sollten, der Eintritt in den Streik beschlossen.

Beschlüsse der Exekutive des Allgemeinen Englischen Transportarbeiterverbandes. (ITF) In ihrer letzten Sitzung fasste die Exekutive des Allg. Englischen Transportarbeiterverbandes (Transport and General Workers' Union) eine Reihe von Beschlüssen. U.a. wurde der Englische Gewerkschaftsbund aufgefordert, eine Kampagne zur Verteidigung des ungeschmählerten Koalitionsrechts einzuleiten. Ein anderer Beschluss protestiert gegen die auf Grund des Ausnahmegesetzes unternommenen Versuche, die Redefreiheit einzuengen und ersucht die

Arbeiterpartei, sich der Verlängerung dieses Gesetzes und jeglicher Schwächung der Redefreiheit zu widersetzen. Ferner wurde gegen die feindselige Haltung der englischen Regierung gegenüber Russland protestiert und darauf angedrungen, dass alle Anstrengungen getan werden, um die gegenwärtigen Barrieren zu beseitigen und mit Russland Beziehungen herzustellen, die einen freien Handelsverkehr zwischen den beiden Ländern gestatten. Eine weitere Resolution beschäftigte sich mit den Vereinigen in China. "Im Interesse des Weltfriedens", wird in der Resolution u.a. erklärt, "verlangen wir die Anerkennung der vollen Rechte Chinas als einer Nation und dringen bei der Regierung darauf an, dass eine Konferenz der Mächte einberufen wird mit dem Zwecke, das ganze Problem der Tarife, der Exterritorialitätsrechte und der Herstellung von Beziehungen mit diesem Lande auf der Grundlage seiner vollständigen Souveränität und Integrität." zu besprechen.

Abänderungsanträge der schwedischen Gewerkschaften zu den geltenden Vorschriften über den Kraftwagenverkehr. (ITF) Der Schwedische Transportarbeiterverband hat gemeinsam mit dem Schwedischen Chauffeursverband dem Verkehrsminister ein Schreiben übermittelt, in dem verschiedene Abänderungsvorschläge zu den geltenden Vorschriften über den Kraftwagenverkehr gemacht werden. U.a. wird vorgeschlagen, dass die Abnahme des Führerscheins von dem Urteil des Gerichtshofes abhängig gemacht werde und dass die Abnahme auf administrativem Wege nur solange gültig sein darf, bis ein Ausspruch des Gerichtshofes vorliegt. Ferner wird der Wegfall aller Schnelligkeitsbestimmungen für Personenkraftwagen und die Errichtung einheitlicher Warnungszeichen verlangt, die deutlich sichtbar sind und auch auf etwaiges Gefälle usw. hinweisen. Schliesslich wird noch beantragt, dass das bisherige System der Verkehrs-Inspektoren ersetzt werde durch ein System von Verkehrskontrolleuren, wobei letztere befugt sein sollen, jederzeit die in Fahrt befindlichen Kraftwagen zu inspizieren. Natürlich wird in dem Schreiben auch nicht verschmäht, auf die grosse Bedeutung hinzuweisen, die eine strenge Umgrenzung des Arbeitstages für die Verkehrssicherheit hat und dementsprechend auf die Einführung des gesetzlichen Achtstundentages für alle Kraftwagenführer, gleichgültig ob es sich um Selbstfahrer oder Lohnempfänger handelt, anzudringen.

Der neue Tarifvertrag im Schwedischen Hafengewerbe. (ITF) Nachdem zunächst die Kündigungsfristen für den alten Tarifvertrag im schwedischen Transportgewerbe vom 1. Oktober bis 1. Dezember verlängert worden waren, um Zeit zur Vorbereitung einer Neuregelung der Tarife zu gewinnen, ist nunmehr ein neuer Tarifvertrag geschaffen worden. Im allgemeinen decken sich die neuen Tarifbestimmungen mit den alten. Die Unternehmer haben durchweg ihre früheren Forderungen auf Verminderung der Lohnsätze fallen lassen. Einige vorgenommene Änderungen sind.

In Stockholm erfolgt das Löschen von Kohlen und Koks in Zukunft nicht mehr im Stundenlohn, sondern im Tariflohn, wobei die festgesetzten Sätze eine nennenswerte Steigerung des Verdienstes gestatten. Der Tarifsatz für Braunkohlen-Briketts wurde um 10% erhöht. Desgleichen sind die Sätze für die Behandlung von Erz erhöht worden. In Gothenburg sind für eine Reihe neuer Arbeiten Preise festgesetzt worden.

In Norrköping sind die Sätze für Briketts um 10% erhöht und damit auf die gleiche Höhe gebracht worden, wie für Koks.

In Oxelösund war bisher bestimmt, dass sich der Stundenlohn bei Behandlung von gefrorenem Erz um 15 öre erhöht. Nunmehr wird dieser Zuschlag das ganze Jahr hindurch gezahlt. In den meisten dieser Häfen konnten auch noch sonstige kleinere Verbesserungen erreicht werden. Insgesamt sind von den Tarifverträgen rund 3000 Arbeiter erfasst.

Beendigung des Lohnkonflikts im norwegischen Hafengewerbe. (ITF) Bekanntlich hatten die Unternehmer im norwegischen Hafengewerbe den Tarifvertrag mit dem norwegischen Transportarbeiterverband gekündigt und hierbei eine Reihe, teilweise weitgehender Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen beantragt. Nach den Errechnungen des Transportarbeiterverbandes hätte die Durchführung dieser Anträge, abgesehen von einer direkten Verminderung der Löhne um 10%, so viele materielle Benachteiligungen für die Hafentarbeiter zur Folge

gehabt, dass sie einer weiteren Kürzung der Verdienste um 20 bis 25 % gleichgekommen wären.

Nunmehr ist auf Vorschlag des Schlichters eine Vereinbarung zustande gekommen, die die gegenwärtigen Lohnsätze in Geltung lässt, zugleich aber eine Anpassung der Löhne vorsieht, wenn die offiziellen Indexziffern für Mai 1927 eine Steigerung oder Verminderung von mindestens 5 % gegenüber dem gleichen Monat 1926 aufweisen. Die entsprechend geänderten Löhne würden dann vom 10. Juni 1927 in Kraft treten.

Beide Parteien haben sich mit diesem Vorschlag einverstanden erklärt. In einem der I.T.F. übermittelten Schreiben spricht der Norwegische Transportarbeiterverband über diesen Ausgang des Konflikts seine Zufriedenheit aus und bemerkt u.a.:

"Wir glauben diesen Erfolg grossenteils darauf zurückführen zu müssen, dass wir auf die Unterstützung unserer skandinavischen Bruderverbände rechnen konnten und dass wir von der I.T.F. die Zusage erhielten, dass man uns im Falle der Aussperrung unterstützen werde. Wir sprechen darum der I.T.F. unseren Dank aus."

S e e l e u t e .

Die Internationale der Reeder und das I.A.A. (ITF) Eine unter dem Vorsitz des englischen Schiffahrtsmagnaten Inchcape in der zweiten Hälfte des Monats November in London stattgefundene Vorstandssitzung der Reeder-Internationale beschäftigte sich u.a. auch mit der Zusammenstellung der Paritätischen Kommission und der Internationalen Arbeitskonferenzen, soweit sich diese mit Schiffahrtsfragen befassen. Hinsichtlich der Paritätischen Maritimen Kommission wurde bemängelt, dass die Art und Weise, in der die Ernennung der Mitglieder erfolgt, keine Sicherheit dafür gebe, dass hierbei die anerkannten Seeleuteverbände berücksichtigt werden. Gegen die Internationalen Arbeitskonferenzen wurden starke Bedenken deswegen geltend gemacht, weil hierbei auch nicht direkt an der Schiffahrt beteiligten Ländern eine Vertretung und damit ein Stimmrecht eingeräumt ist in Fragen, die hauptsächlich die grossen seefahrenden Länder Europas angehen. Ausserdem seien die Delegierten bei diesen Konferenzen oft nicht praktisch mit Schiffahrtsangelegenheiten vertraut. Der Vorstand der Reeder-Internationale warf daher die Frage auf, ob es unter diesen Umständen noch wünschenswert sei, dass die grossen schiffahrttreibenden Länder noch weiter Reeder-Vertreter zu den Internationalen Arbeitskonferenzen entsenden.

Ueber die näheren Einzelheiten der geführten Besprechungen ist bisher nichts bekannt geworden, aber man begreift wohl, um was es der Reeder-Internationale vornehmlich zu tun ist, wenn man in Erwägung zu den obigen Mitteilungen vernimmt, dass bei den Verhandlungen auch die Internationale Arbeitskonferenz von 1923 eine Rolle spielte auf der bekanntlich die Frage des Achtsturentages für Seeleute zur Sprache kommen soll, und dass der Vorstand der Reeder-Internationale hierzu feststellte, dass diese Frage bereits in 1920 in Genua behandelt worden sei und die Reeder seitdem ihren Standpunkt nicht geändert hätten.

Man geht somit wohl kaum fehl, wenn man den Zweck der in London stattgefundenen Konferenz dahingehend umschreibt, dass diese die Reeder-Verbände zu einer Sabotage der Arbeiten des Internationalen Arbeitsamts und zur Verschärfung ihres Widerstandes gegen die Einführung des Achtsturentages in der Schiffahrt ermuntern sollte.

Der Schwedische Seeleuteverband tritt der Landeszentrale bei. (ITF) Im Zusammenhang mit einer zwischen dem Schiffsheizerverband und dem Seeleute-Verband zustande gekommenen Uebereinkunft, die die Verschmelzung dieser beiden Verbände zum Gegenstand hat, hat sich der Seeleute-Verband nunmehr ebenfalls dem Schwedischen Gewerkschaftsbund angeschlossen. Der Anschluss trat am 1. November in Kraft. Der Verband zählte an diesem Tage 4943 Mitglieder.

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 erschüttert 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 Matteottis 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 getrübe 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 Praefektur 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.

oo

Die Gewerkschaften sind im ganzen Lande systematisch verfolgt worden. Die Gewerkschaftsbüros sind geplündert und zerstört worden. Die Gewerkschaften sind in einem bisher selbst in Italien nicht gekanntem Ausmass zerstört worden. 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.

oo