

**ORGAN DER INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITERFÖDERATION**

**ERSCHEINT
MONATLICH IN DEUTSCHER
ENGLISCHER, FRANZÖSI-
SCHER, SCHWEDISCHER
UND SPANISCHER SPRACHE**

**AMSTERDAM-HOLLAND
VONDELSTRAAT 61
TELEGRAMMADRESSE
INTRANSFE AMSTERDAM
FERNSPRECHER 80186**



INHALT:

Allgemeines:

Ben Tillett 70 Jahre	90
Der Fünfjahrplan der Sowjetunion	90
Unser Londoner Kongress.	94
Mitteilungen des Sekretariats	100
Der Faschismus eine internationale Gefahr	100

Eisenbahner:

Aus der Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner in Indien	91
Eisenbahnverwaltungs- und Auf- sichtspersonal	92
Verantwortlichkeit der Eisen- bahner bei Unfällen	93

Transportarbeiter:

Das Problem der Arbeitsvermitt- lung in den Hafenebetrieben	96
--	----

Seeleute:

Die Arbeitszeit und der Seemann (III)	97
Vergleichende Aufstellung über die Heuersätze	98

Esperanto	100
---------------------	-----

BEN TILLET 70 JAHRE.

BEN TILLET 70 JAHRE!

Am 11. September ist Ben Tillett 70 Jahre geworden!

In einem kleinen Dörfchen, in Lower Eastern bei Bristol, wurde er am 11. September 1860 als Kind von Eltern, die in grösster Armut lebten, geboren. Sein Leben gleicht einem Roman. Nur einige Monate besuchte er die Schule. Kaum 8 Jahre alt, arbeitete er schon in einer Ziegelbrennerei und als er als 14-Jähriger zur Marine kam, hatte er hintereinander, ausser in der Ziegelbrennerei, schon in einem Zirkus, in einer Schuhmacherwerkstätte und auf einer Fischerschutte gearbeitet.

Nachdem er wegen schlechter Gesundheit aus dem Schiffsdienst ausscheiden musste, fand er Arbeit in einem Tee-packhaus. Hier begann er seine Laufbahn als Gewerkschaftler. 1887 gründete er eine Organisation für die in den Tee-packhäusern beschäftigten Arbeiter, aus der später die grosse Hafnarbeiter-Organisation (Dock, Wharf and Riverside Workers) wurde, eine Organisation, die im Gegensatz zu der alten, schon lange in Grossbritannien bestehenden Gewerkschaftsbewegung, eine klassenbewusste Kampforganisation war. Von jenem Zeitpunkt an ist in der Geschichte der britischen Arbeiterbewegung kaum ein Ereignis von Bedeutung zu finden, mit dem der Name Ben Tilletts nicht untrennbar verbunden wäre. Er war und ist bis zum heutigen Tage der Abgott der englischen Dicker und einer der beliebtesten Führer der englischen Arbeiter überhaupt geblieben.

Die Zuneigung und Liebe zu seiner Klasse beschränkte sich aber nicht bloss

auf die Arbeiter in seinem eigenen Lande. Im Jahre 1896 wurde ein vorläufiges, aus den Vorständen vier englischer Transportarbeiter- und Seelenteorganisationen bestehendes Komitee gebildet, das in allen Ländern einen von Ben Tillett als Sekretär unterzeichneten Aufruf verbreitete, in dem zu internationaler Zusammenarbeit der Transportarbeiter aufgefordert wurde. Dieser Aufruf hatte die Gründung der *International Federation of Ship, Dock and River Workers* zur Folge, aus der später die I. T. F. hervorging. Viele Jahre hindurch hat er die Saat der internationalen Zusammengehörigkeit in Grossbritannien, auf dem europäischen Kontinent und in Australien als feuriger Propagandist ausgestreut. Die Leitung der Internationale, deren Mitbegründer er ist, ging in andere Hände über, sie ist aber nach wie vor Gegenstand seiner Liebe und seiner Begeisterung.

An seinem 70. Geburtstage muss es ihn mit Glück und Stolz erfüllen, dass die I. T. F. zu einer Organisation ausgewachsen ist, die wenigstens teilweise die Hoffnungen und Erwartungen, die Ben Tillett und seine Kameraden bei ihrer Errichtung auf sie gesetzt hatten, erfüllt und Grosses für die Zukunft verspricht.

Wir, die Jüngeren, danken dem Veteran bei seinem 70. Wiegenfeste für das was er erkämpft und errungen hat und sprechen den Wunsch aus, dass der Ewig-Junge noch lange in den vordersten Reihen stehen, uns an die Vergangenheit erinnern und auf dem Wege zu einer schöneren Zukunft vorangehen möge.

Der Fünfjahrplan der Sowjetunion.

Von GEORG KISER.

Wir beginnen hiermit die Veröffentlichung eines interessanten Artikels, den wir mit Genehmigung der Halbmonatschrift für volkswirtschaftliche, sozialpolitische und gewerkschaftliche Fragen „Arbeit und Wirtschaft“, Organ der österreichischen Gewerkschaftszentrale, entnehmen.

Die Sowjetunion wird oft mit einem Laboratorium für soziale Experimente verglichen und das gigantische Werk des sozialistischen Aufbaues als „Experiment des Bolschewismus“ bezeichnet. Man will offensichtlich durch diese Allegorie die Skepsis zum Ausdruck bringen, mit der man dem Gelingen dieses gewaltigen Versuches entgegenseht. Immerhin ist das Experiment so grandios, so bedeutsam und so kühn, dass das grosse Interesse, welches im gleichen Mass in Europa wie in Amerika für es besteht, als vollkommen gerechtfertigt erscheint.

Der Fünfjahrplan der Sowjetunion ist zum Gegenstand ernster volkswirtschaftlicher Studien geworden. Mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt die bürgerliche und die sozialistische Welt die Verwirklichung dieses Aufbauplanes. „Ar-

mes, altes Europa!“ schreibt Paul Scheffer *). „Wenn das Experiment nur zu Dreiviertel glückt, dann ist schon nicht mehr an dem endgültigen Sieg zu zweifeln. Es wäre der Sieg der sozialistischen Methode.“ Es braucht nicht besonders betont werden, dass hingegen das Weltproletariat das grösste Interesse hat, dass in diesem historischen Weltkampf zwischen zwei verschiedenen Systemen das sozialistische die Oberhand gewinnt.

Auf einem Gebiet, das einem Sechstel der Erdoberfläche gleichkommt, wird versucht, die Gesamtwirtschaft planmässig zu regeln. Dieses Ziel soll in einem Lande verwirklicht werden, wo 25 Millionen Bauernwirtschaften bestehen, und wo die städtische Bevölkerung — und insbesondere das Proletariat — nur eine Minderheit bildet. Eine ungeheure Absicht von ausserordentlicher Bedeutung! Nicht genug damit: Es soll nicht nur planmässig produziert werden, sondern die Produktion zugleich in einem Tempo

*) Der bekannte Korrespondent des „Berliner Tageblattes“ und einer der besten Kenner der Sowjetunion.

gesteigert werden, wie es die Wirtschaftsgeschichte bis jetzt nicht gekannt hat. Die Sowjetunion will nämlich binnen fünf Jahren die führenden kapitalistischen Länder „einholen und dann überholen“. Ist dies nicht bloss eine Phantasie, eine soziale Utopie, die keine ernste Aussicht zur Verwirklichung hat?

Es stehen dem Beobachter der Sowjetunion viele Hindernisse entgegen: Sprachliche Schwierigkeiten, die ihm erschweren, an Ort und Stelle persönlich oder nach Originalquellen die Verhältnisse genau zu studieren; die falsche Taktik der kommunistischen Parteien, die die Sowjetunion immer als ein soziales Paradies preisen; und nicht zuletzt das Pressmonopol der Bolschewiken. Trotz allem sind aber auf dem Gebiet der wissenschaftlichen Erforschung des Russlandproblems in der letzten Zeit bedeutende Fortschritte zu verzeichnen. Es genügt, auf einige von solchen hervorragenden Arbeiten zu verweisen, wie auf Arthur Feilers „Das Experiment des Bolschewismus“ oder Polloks „Die planwirtschaftlichen Versuche der Sowjetunion“. Auch das vor kurzem erschienene Buch von G. Grinko: „Der Fünfjahrplan der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken. Eine Darstellung seiner Probleme“ (Verlag für Literatur und Politik, Wien-Berlin), ist für die Russlandkunde ein unentbehrlicher Behelf.

Am 28. Mai 1929 wurde auf der Unions-tagung der Sowjets der „Fünfjahrplan des volkswirtschaftlichen Aufbaues für die Jahre 1928/29 bis 1932/33“ feierlich bestätigt. Der Wirtschaftsplan bestand aus zwei Varianten — aus einem etwas bescheideneren, sogenannten Ausgangsprojekt, und aus einem zweiten optimalen. Der Kongress bestätigte das optimale Projekt. Es soll hier nur flüchtig darauf hingewiesen werden, dass um den Fünfjahrplan ein grosser theoretischer und politischer Kampf innerhalb der kommunistischen Partei entstand. Bekanntlich bildet den Kernpunkt des Fünfjahrplanes die Industrialisierung. Die linke Opposition, mit Trotzki an der Spitze, hielt das eingeschlagene Tempo der Industrialisierung für ungenügend, sie trat als Anhängerin einer forcierten Industrialisierung auf. Sie forderte zugleich einen starken wirtschaftlichen Druck auf den wohlhabenden Teil der russischen Bauern. Die rechte Opposition, mit Bucharin an der Spitze, betrachtet hingegen das eingeschlagene Tempo der Industrialisierung als übertrieben, weil es der inneren Akkumulation des Landes nicht entspricht. Sie trat auch als Gegnerin des neuen Agrarkurses (Zwangskollektivierung, wirtschaftliche Vernichtung der Kulaken usw.) der Regierung auf. Bekanntlich siegte auf dem vor kurzem stattgefundenen Parteitag die sogenannte „Generallinie“, die von Stalin geführt wurde und die in der Tat durch ihren wirtschaftlichen Radikalismus sich sehr wenig von den Forderungen der linken Opposition unterscheidet.

(Fortsetzung folgt).



EISENBÄHNER

Aus der Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner in Indien.

In den nachfolgenden Zeilen umfasst der Ausdruck „Indien“ nicht nur die fünfzehn „britischen Provinzen“ mit ihren 247 Millionen Einwohnern auf einem Gebiet von 1.094.300 Quadratmeilen (2,8 Mill. km.²), sondern auch die „Indian States and Agencies“ (Indische Staaten und Agenturen) mit 70 Millionen Einwohnern auf einem Gebiet von 711.000 Quadratmeilen (1,8 Mill. km.²). Von der Bevölkerung finden über 230 Millionen ihren Lebensunterhalt in Ackerbau, Viehzucht und Jagd; Industrie, Handel und Verkehr ernähren etwa 55,5 Millionen.

Das Eisenbahnnetz besteht aus :

- 19 584 Meilen (31 335 km) Breitspurbahn,
- 16 254 Meilen (26 000 km) Meterspurbahn,
- 3 872 Meilen (6 200 km) Schmalspurbahn.

Ueber das Regime der Eisenbahnen gibt das *Railway Year Book* in folgender Weise Aufschluss :

„Es besteht eine grosse Mannigfaltigkeit in dem Verhältnis des Staates zu den verschiedenen Bahnen, hinsichtlich Besitz und Ueberwachung. Fünf der grossen Bahnen, an denen die Zentralregierung Indiens beteiligt ist, sind im Staatsbesitz und -betrieb; sechs sind im Staatsbesitz, werden aber von Gesellschaften betrieben, denen ein bestimmtes Einkommen garantiert wird; andere Bahnen, und darunter viele von untergeordneter Bedeutung, sind Besitztum privater Gesellschaften; sie werden betrieben teils durch die Eigentümer, teils durch Staatsbahnverwaltungen, teils durch Staatsbahnbetriebsgesellschaften; mehrere Nebenbahnen sind Eigentum von Lokalbehörden oder geniessen Einkommensgarantien dieser Behörden. Die Zentralregierung Indiens verfügt über gewisse allgemeine Befugnisse gegenüber allen Eisenbahnen und kraft Vertragsbestimmungen kontrolliert sie die Leitung verschiedener Bahnen im einzelnen; durch finanzielle (bei den meisten wichtigen Bahnen überwiegende) Beteiligung verfügt sie über beträchtliche Befugnisse und Einfluss im Betrieb aller Bahnen“.

Die indischen Eisenbahnen beschäftigen ein Heer von 800 000 Mann. Diese sind Söhne einer Volksgemeinschaft, in der 230 Millionen 12 Sprachen reden und weitere 36 Millionen sich 18 anderer Sprachen bedienen; einer Volksgemeinschaft, in der nur 12% der männlichen

und nicht ganz 2% der weiblichen Bevölkerung lesen und schreiben können. Man findet Eisenbahner unter 217 Millionen Hindus, 69 Millionen Muselmanen, 11 Millionen Buddhisten, 5 Millionen Christen, und 15 Millionen Angehörigen anderer Religionen. Unter den Eisenbahnern sind 5 000 Europäer und in letzter Zeit kommen Chinesen dazu.

Innerhalb dieses gewaltigen Reiches vollziehen sich wahre Wanderungsströme. Der Eisenbahndienst ist wegen der Freifahrtvergünstigungen eine gesuchte Beschäftigung der aus ihrer Provinz Ausgewanderten. In fast allen Gegenden Indiens findet man Arbeiter — also auch Eisenbahner — aus Behar und Orissa, Bengalen, Madras und Punjab. Bei Verkehrsverschiebungen lassen Eisenbahner sich viele Meilen weit versetzen um ihre Beschäftigung zu behalten.

Eine Anzahl geweckter Köpfe in der Eisenbahnerschaft und junge Intellektuelle gingen in den Jahren 1919, 1920 und 1921 an die Arbeit und gründeten Gewerkschaften des Personals der grössten Eisenbahnverwaltungen. Obschon die zahlenden Mitglieder nicht in Scharen herbeiströmten, gewannen die jungen Organisationen sehr rasch einen ansehnlichen Einfluss auf die Massen.

Bereits 1921 suchten die über das Land verspreiteten Gewerkschaften Verbindung miteinander; nach zwei informativischen Konferenzen kam es 1924 zur Gründung der All-Indischen Eisenbahnerföderation. Die Föderation umfasst heute vierzehn Gewerkschaften mit etwa 60 000 Mitgliedern.

Finanziell sind die Gewerkschaften schwach. Die Erhebung der Beiträge ist ein schier unlösbares Problem, sowohl für viele Mitglieder als für die Gewerkschaften. Die Organisationen können nur in einigen seltenen Fällen eine besoldete Kraft anstellen. Diese materielle Schwäche der Organisationen wird durch moralische Kraft ausgeglichen: Die Eisenbahner kämpfen gerne, wenn nötig hungernd. In Indien sind Streiks, sehr lange dauernde Streiks, ohne Geld möglich. Eine beliebte Streikmethode ist „Satyagraha“. Die Streikenden stellen sich überall und jedem in den Weg, der Anstalten macht, irgend eine Streikbrecherarbeit zu verrichten. Wenn alle Stricke reissen, legen die Streikenden sich zu Dutzenden auf die Schienen, um die Bewegung der Züge zu verhindern.

Werden sie durch Polizei verjagt, so legen sie kurz darauf an einer anderen Stelle den Zügen ihre Leiber als Hindernisse in den Weg.

Wo Verbissenheit oft wirkliche Schlagkraft ersetzen muss ist es unausbleiblich, dass bisweilen die Gewerkschaften die Zügel über die Massen nicht mit der nötigen Straffheit anziehen können und dass die Polizei, die in Indien sicher nicht sanfter gesittet ist als anderswo, drauf losschlägt. So waren denn auch einige Streiks von blutigen Zusammenstössen begleitet. Seit der Gründung der Föderation fanden fast alljährlich grosse Kämpfe statt, die im Grunde weder gewonnen noch verloren wurden. Fast jeder Streik hatte gerichtliche Nachspiele, die gelinde aber auch harte Verurteilungen wegen Landfriedensbruch, Transportgefährdung, Bedrohungen oder Tätlichkeiten gegen „Arbeitswillige“ im Gefolge hatten.

Die Kämpfe haben die Regierung und die Verwaltungen gelehrt, der steigenden Macht der Gewerkschaften Rechnung zu tragen, was dadurch zum Ausdruck kommt, dass sie den Gewerkschaften weniger schroff entgegengetreten. Das Eisenbahnamt der indischen Zentralregierung hält halbjährlich eine Besprechung mit einer Abordnung der Eisenbahner-Föderation ab. Die zweite Konferenz fand am 17. Juni d. J. statt. Auf der Tagesordnung standen auf Vorschlag der Föderation folgende Punkte :

- 1) Streik bei den Great India Peninsula-Bahnen,
- 2) Entlassungsvorschriften,
- 3) Urlaubsvorschriften,
- 4) Beziehungen zwischen Eisenbahnverwaltungen und Gewerkschaften und zwischen dem Eisenbahnamt der Zentralregierung und der Föderation,
- 5) Lohnfragen,
- 6) Ausstehende Anträge der Föderation,
- 7) Arbeits- und Ruhezeiten.

Da die erste Konferenz (Februar 1930) hauptsächlich der Beilegung eines Konfliktes gewidmet war, so bot erst die zweite Gelegenheit, konkrete Dinge zu erörtern. Bei dieser ersten Gelegenheit wurde von Regierungsseite in den meisten Dingen „wohlwollende Prüfung“ versprochen. Aber auch in den Dingen, in denen die Regierung den Forderungen der Föderation Widerstand leistete, tat sie es in anderem Tone als früher.

Die Kämpfe um Verbesserung der materiellen und moralischen Arbeitsbedingungen verquicken sich ab und zu, scheinbar oder wirklich, mit dem Kampf um die nationale Befreiung. Die Eisenbahnerföderation bestimmte kürzlich unzweideutig ihre Haltung gegenüber der nationalistischen Bewegung und erklärte: „Ohne Anerkennung des Selbstbestimmungsrechtes Indiens können die Belange der Arbeiterklasse in der zukünftigen Verfassung des Landes nicht in angemessener Weise geschützt werden.“ Da-

mit stellt die Organisation sich offen hinter Gandhi.

Der Gewerkschaftsbewegung Indiens sind Tendenzstreite nicht erspart geblieben. Anhänger Moskaus und Amsterdams stehen sich gegenüber und haben kürzlich ihre gewerkschaftlichen Organisationsbände zerrissen. Auch in den Reihen der Eisenbahner machen sich zwei Meinungen geltend, aber die Spaltung wurde vermieden, indem die Eisenbahnerorganisationen weder der einen noch der anderen Fraktion folgten und sich aus dem Indischen Gewerkschaftsbund zurückzogen. Es ist ziemlich deutlich, dass die indischen Eisenbahner ihrer eigenen Geschlossenheit und ihrer Zugehörigkeit zur Berufs-Internationale grösseren Wert beimessen als der gewerkschaftlichen Landeszentrale und dem Internationalen Gewerkschaftsbund. Die All-Indische Eisenbahnerföderation ist Mitglied der I.T.F. seit 1925 und unterhält rege Beziehungen zum I.T.F.-Sekretariat. In der Alltagspropaganda spielt der Name der I.T.F. eine grosse Rolle. Mit Stolz legen die gewerkschaftlichen Unterhändler den Eisenbahnverwaltungen und dem Eisenbahnamt Dokumente der I.T.F. vor.

Die I.T.F. beabsichtigt in nächster Zeit eine Delegation nach dem Fernen Osten zu entsenden. Damit wird nicht nur ein engerer Kontakt zwischen den Eisenbahnern von West und Ost zustandekommen. Die Delegation wird auch die Mittel und Wege finden um dieser jungen und sympathiewürdigen Bewegung kräftig unter die Arme zu greifen.

Eisenbahnverwaltungs- und Aufsichtspersonal.

1. Allgemeines über die Personalverhältnisse. (Fortsetzung).

Schweden.

Das schwedische Eisenbahnnetz zerfällt in zwei ungleich grosse Teile. Ein gutes Drittel umfasst ausnahmslos alle wichtigen Linien und bildet den Betrieb der schwedischen Staatsbahnen, mit einem Personalkörper von rund 30 000 Mann. Der Rest des Netzes ist Besitztum zahlreicher Gesellschaften, deren Personal sich auf etwa 20 000 Mann beziffert.

Das Personal der *Staatsbahnen*, mit Ausnahme der Strecken- und Werkstättenarbeiter, fällt unter die Beamtengesetzgebung. Die leitenden Beamten der Generaldirektion (etwa 5 einschl. des Generaldirektors) und die Bezirksdirektoren werden auf Widerruf, alle übrigen Beamten lebenslanglich angestellt.

Die Besoldungen werden durch das Parlament auf Vorschlag der Staatsbahndirektion festgesetzt. Das Personal kann seinen Einfluss aufbieten durch gewerkschaftsseitige Verhandlungen mit der Direktion über die Gestaltung der Vorschläge und auf parlamentarischen Wegen. Die jetzt gültige Besoldungsordnung teilt das Personal in 20 „Lohngrade“ ein:

Bahnwärter, Stationsarbeiter etc. in Grad 1 und Direktoren in Grad 20.

Die Strecken- und Werkstättenarbeiter fallen unter das gemeine Arbeitsrecht und ihr Arbeitsvertrag ist privatrechtlich. Ihre Arbeitsbedingungen werden durch Kollektivvertrag festgesetzt.

Dasselbe gilt für das Personal der *Privatbahnen*. Zur Zeit bestehen zwei Kollektivverträge, wovon der eine die Arbeitsbedingungen des Betriebs- und Verkehrspersonals, der andere die des Büropersonals regelt.

Schweiz.

Fast alle schweizerischen Normalbahnen sind Staatseigentum. Das Personal, mit Ausnahme der Werkstättenarbeiter, gehört zum Beamtenkörper.

Die Rechte und Pflichten der Beamten, sowie die Besoldungen, werden in grossen Zügen durch das Beamtengesetz geregelt. Die Dienstverhältnisse werden im einzelnen geregelt durch die „Beamtenordnungen“ I (Personal der allgemeinen Staatseinrichtungen einschl. Post, Telegraph und Zoll) und II (Personal der Staatsbahnen). Ein grundsätzlicher Unterschied zwischen den beiden Beamtenordnungen besteht nicht.

Die Beamtenordnungen sind nicht einseitige Verordnungen der Regierung. Die Entwürfe werden bisweilen in direkten Verhandlungen zwischen den Behörden und Gewerkschaften beraten und abgeändert; sie werden stets einer paritätischen Kommission — deren „Arbeitnehmer“-Mitglieder das gesamte Staatspersonal vertreten — vorgelegt. Die Entwürfe der jetzt gültigen Beamtenordnungen erfuhr bei den Verhandlungen in der paritätischen Kommission erhebliche Verbesserungen.

Theoretisch wird der schweizerische Beamte nicht lebenslanglich ernannt, sondern nur für eine Amtsperiode von begrenzter Dauer — in der Regel drei Jahre — „gewählt“. Praktisch erneuert sich die Anstellung automatisch. Will eine Behörde anders handeln, so muss sie dafür gute Gründe geltend machen können.

Die Besoldungsordnung teilt das Personal in 26 Gehaltsklassen ein; in Klasse I stehen Chef-Ingenieure, in Klasse 26 Magazin Arbeiter, Rottenarbeiter, Wagenputzer, etc.

Für die Werkstättenarbeiter gelten im allgemeinen die Bestimmungen der Beamtenordnung II, hinsichtlich der Arbeitszeit die für Fabriken erlassenen gesetzlichen Bestimmungen und für die Entlohnung eine besondere, in der paritätischen Kommission vereinbarte „Lohnordnung“.

Tschechoslowakei.

Die Eisenbahnen in der Tschechoslowakei sind in der Regel im Staatsbetrieb, auch dann, wenn sie Eigentum privater Gesellschaften sind.

Die Besoldungs- und Dienstverhältnisse der Eisenbahner sind im grossen und

ganzen die der Staatsbediensteten und werden durch das Parlament festgesetzt. Die Ausführungsbestimmungen werden durch Regierungsverordnung erlassen.

Das Personal hat die Möglichkeit auf die Gestaltung der Gesetze und der Regierungsverordnungen Einfluss zu nehmen durch den zentralen Vertrauensmännerausschuss, welcher die Gesetzvorlagen und Verordnungsentwürfe des Eisenbahnministeriums begutachten und Anträge dazu stellen kann.

Die Regierungsverordnung über die Besoldungs- und Dienstverhältnisse des Eisenbahnpersonals teilt das ständige Personal ein in Beamte, „Gagisten“, Unterbeamte und Angestellte und Hilfsbedienstete.

Als Beamtenfunktionen gelten diejenigen, für welche Hoch- und Mittelschulbildung vorgeschrieben ist. Demnach sind „Beamte“: Juristen, Techniker, Aerzte, Geometer und Betriebs- und Verwaltungsbeamte.

In die Gruppe der „Gagisten“ werden eingereiht: Gebäudemeister, Werkmeister, Kanzlisten, Stationsleiter, Lokomotivführer, Bahnmeister, Zugmeister, Wagenmeister.

Die Gruppe der Unterbeamten und Angestellten umfasst das Gross des untergeordneten Personals: Zugbegleitpersonal, Bahnhofbedienstete, Lokomotivheizer, Bahnbewachungspersonal, Weichensteller, Hilfskräfte im Bürodienst, usw.

Die Beamten sind nach dem Ausmass ihrer Schulbildung in „Dienstklassen“ eingeteilt. Beamte mit abgeschlossener, d. i. vierjähriger Hochschulbildung, gehören in „Dienstklasse Ib“, mit mindestens zwei aber weniger als vier Jahren Hochschulbildung in „Dienstklasse Ic“. Mittelschüler sind in „Dienstklasse II“. Bei den Gagisten und Unterbeamten und Angestellten besteht die Einteilung in Dienstklassen nicht.

Für jede dieser drei Gruppen besteht eine besondere Besoldungsordnung. In jeder Gruppe besteht die Besoldung aus dem Gehalt, der „Aktivitätsgebühr“ und dem Erziehungsbeitrag. Die Höhe des Gehaltes richtet sich nach der Dienststellung (Besoldungsgruppe) und nach dem Dienstalter; die Höhe der Aktivitätsgebühr nach der Dienststellung (Besoldungsgruppe) — bei den Beamten auch nach der Dienstklasse — und nach der Gemeinde, in welcher sich der Dienstort befindet.

Die Beamten werden in sieben Besoldungsgruppen eingeteilt. Die Beamten der Dienstklasse II werden in Gruppe 7, die Beamten der Dienstklasse I in Gruppe 6 erstmalig angestellt. Die Gruppen 1 und 2 umfassen nur die höchsten Beamten.

Die Gagisten sind in drei Besoldungsgruppen eingeteilt: in Gruppe I Werkmeister I. Klasse, Stationsleiter, Bahnmeister; in Gruppe II Werkmeister II. Klasse, Stationsmeister, Lokomotivführer, Zugrevisoren; in Gruppe III Kanzlisten, Zugmeister, Wagenmeister.

Für die Unterbeamten und Angestellten

bestehen vier Besoldungsgruppen, jedoch ist das Minimum in den Gruppen II, III und IV dasselbe; lediglich die Höchstgehälter sind verschieden. In Gruppe IV sind Streckenwärter, Weichensteller, Betriebsarbeiter (genannt Stationsgehilfen); in Gruppe III Weichenstelleraufseher, Stellwerkwärter, Rangierer, Lokheizer, Rottenführer, Kanzleiangestellte, Zuschaffner; in Gruppe II Rangieraufseher, Kanzleihilfen, Signalschlosser, Führer von Motorwagen; in Gruppe I Kanzlei-bediensetzten, Zugführer.

Die Handwerker und Arbeiter bilden die Kategorie der „Hilfsbediensteten“, welche in zwei „Dienstgruppen“ zerfällt. Die Dienstbesoldung besteht aus dem Tagelohn und dem Erziehungsbeitrag. Die Höhe des Tagelohnes richtet sich nach der Dienstgruppe (in Dienstgruppe I sind Handwerker, in Dienstgruppe II nichtqualifizierte Arbeiter) und nach der Gemeinde, in welcher der Arbeitsort liegt.

Für die Beamten, Gagisten und Unterbeamten und Angestellten gelten dieselben Bestimmungen hinsichtlich Pensionen und Hinterbliebenenfürsorge; für die Hilfsbediensteten gilt eine besondere Regelung.

Verantwortlichkeit der Eisenbahner bei Unfällen.

Grossbritannien.

Auf der Madrider Konferenz der Eisenbahnersektion besprach der Kollege Bidégaray (Berichterstatter über die Betriebssicherheit) das Untersuchungswesen in England. Allgemein kam die Meinung zum Ausdruck, dass das englische System dem Personal in weitgehendem Masse gerecht wird und gleichzeitig am wirksamsten ist für die Erhöhung der Betriebssicherheit.

Es dürfte daher für die mit den englischen Verhältnissen nicht vertrauten Organisationen interessant sein, näheres darüber zu erfahren. Der Verband der Eisenbahnbeamten Grossbritanniens und Irlands (R. C. A.) stellte uns zu diesem Zwecke die folgende Darstellung zur Verfügung.

Wenn bei einem Eisenbahnunfall in England Reisende oder Eisenbahnbedienstete ums Leben kommen, so muss die beteiligte Eisenbahngesellschaft unmittelbar das Verkehrsministerium benachrichtigen. Das Verkehrsministerium entsendet einen Inspektor zur Untersuchung des Unfalls an Ort und Stelle.

Diese Untersuchung hat so früh wie möglich, jedenfalls am Unfalltage oder am folgenden Tage, stattzufinden und kann so oft vertagt werden als sich notwendig erweist. Obschon diese Untersuchungen natürlich auf Ermittlung der Unfallursachen abzielen, so ist doch ihr Hauptzweck der Wiederholung gleichartiger Unfälle entgegenzuwirken; die Untersuchungen drehen sich also nicht in erster Linie um die Feststellung der Verantwortlichkeit für den Unfall oder um die Frage, ob irgend eine Person straf- oder zivilgesetzlich verantwortlich ist. Folglich wird diese Untersuchung so pri-

vativ und geschlossen wie möglich vorgenommen. Die beteiligten Eisenbahnbediensteten und angewiesenen Techniker der Eisenbahngesellschaft wohnen dieser Untersuchung bei; obschon die Eisenbahnbediensteten den Beistand eines Rechtsanwaltes in Anspruch nehmen können, kommt es viel öfter vor, dass sie von Gewerkschaftsvertretern begleitet sind. Dies ist vorzuziehen und wird auch vorgezogen, weil die Gewerkschaftsvertreter gewöhnlich Berufserfahrung haben. Die Presse wird zu diesen Untersuchungen nicht zugelassen, weil gewünscht wird, dass nur mit dem Eisenbahnbetrieb vertraute Personen teilnehmen und dass für die Ermittlung der genauen Ursache und um die Wiederkehr gleichartiger Unfälle zu verhüten, alle Beteiligten frei und offenherzig ihr bestes tun sollen.

Infolgedessen bekennen beteiligte Eisenbahner oft bei solchen Untersuchungen begangene Fehler und Irrtümer.

Nach abgeschlossener Untersuchung legt der Inspektor das Untersuchungsprotokoll samt seinem Bericht dem Verkehrsministerium vor und empfiehlt gleichzeitig Massnahmen zur Vermeidung gleichartiger Unfälle. Falls straf- oder zivilgesetzliche Verfolgung infolge eines Unfalles eintreten kann, so werden Protokoll und Bericht des Inspektors nicht veröffentlicht bis dass das strafgesetzliche Verfahren abgeschlossen ist oder, bei zivilrechtlicher Verfolgung, erst nachdem die Eisenbahngesellschaft die Schadenersatzpflicht auf sich genommen oder die Gerichte über die Schadenersatzfrage entschieden haben.

Nach dem englischen *gemeinen Recht*, stellt, im Falle des Ablebens einer Person aus nicht natürlichen Ursachen, ein „Coroner“ (Untersuchungsrichter), gewöhnlich mit einem „Jury“ (Anklagesenat), eine Untersuchung zum Zwecke der Aufdeckung der Todesursache, an; wenn also ein Eisenbahnunfall zum Verlust von Menschenleben führt, wird ein Untersuchungsrichter, bei gewöhnlicher Abwicklung seiner Amtspflicht, die Ursache des Ablebens festzustellen, einen Anklagesenat einberufen und eine Untersuchung vornehmen. Bei dieser Untersuchung, der die Presse und das Publikum beiwohnen können, nimmt der Untersuchungsrichter die Erklärungen der am Unfall Beteiligten entgegen, und kann sie zwingen, Zeugnis abzulegen, obschon er natürlich nicht eindringlich werden wird gegenüber jeglicher Person, die Verantwortlichkeit für den Unfall tragen könnte, wenn eine solche Person nicht bereit ist, Erklärungen abzugeben. Nach Entgegennahme der Aussagen wird die Angelegenheit vom Anklagesenat behandelt, welcher gegen eine bestimmte Person wegen vorsätzlicher oder fahrlässiger Tötung Anklage erheben kann oder den Vorgang abschliesst mit einem *verdict of accidental death*, d. h. der Erklärung, der untersuchte Todesfall sei ein Unglücksfall. Eine An-

klage wegen vorsätzlicher Tötung im Zusammenhang mit einem Eisenbahnunfall ist ja meistens undenkbar. Wird Anklage erhoben wegen fahrlässiger (d. i. durch schuldhaftige Nachlässigkeit verursachte aber unbeabsichtigte) Tötung, so veranlasst der Untersuchungsrichter die Behandlung der Anklage durch das zuständige Geschwornengericht. In der Zwischenzeit wird der Angeklagte entweder in Haft genommen oder in bedingter Freiheit, mit oder ohne Kautions, belassen.

Liegt ein *verdict of accidental death* vor, so unternimmt der Untersuchungsrichter keine weiteren Schritte.

Bei Anklage wegen fahrlässiger Tötung reicht die Polizei gewöhnlich eine ähnliche Klage bei dem lokalen Schöffengericht gegen den Eisenbahnbediensteten ein, welches hierauf eine rein rechtskundige Untersuchung vornimmt um festzustellen, ob eine strafgesetzliche Verantwortung des Angeklagten vorliegt oder nicht. Das Schöffengericht kann die polizeiliche Anklage abweisen, da aber die Aussprache des dem Untersuchungsrichter beigegebenen Anklagesenats automatisch den Angeklagten vor das Geschwornengericht bringt, erklärt das Schöffengericht gewöhnlich, das bereits ein *prima facie* (erstes) Untersuchungsergebnis einer höheren gerichtlichen Instanz vorliegt und überweist die Anklage an dasselbe Geschwornengericht, vor dem der verhaftete oder in bedingter Freiheit belassene Angeklagte auf Anordnung des Untersuchungsrichters zu erscheinen hat.

Betreffs der bedingten Infreiheitbelassung bestehen in England für die Eisenbahner keine besonderen Bestimmungen und die allgemeinen Bestimmungen finden Anwendung. Die Gewährung der bedingten Freiheit gilt als Regel und nicht als Ausnahme. Bedingte Freiheit kann beim anklagenden Untersuchungsrichter oder Schöffengericht beantragt werden oder, falls diese Instanzen sich weigern, bei einem Richter des Höchsten Gerichtshofes; in allen Fällen, wo nicht die Beschuldigung der vorsätzlichen oder fahrlässigen Tötung oder ernster Verdunklungsversuche erhoben wird oder wo nicht der Verdacht aufkommt, dass der Angeklagte Selbstmord, Zeugenverleitung, Zeugenbedrohung oder Flucht beabsichtigt, gilt bedingte Freiheit meistens als selbstverständlich.

Aus dem Vorgehenden ergibt sich, dass Eisenbahnunfälle nicht automatisch zu Verhaftung führen, sondern erst später, nach gerichtlicher Untersuchung, angeordnet werden können, und dass selbst dann der Bedienstete in vorläufiger Freiheit gesetzt wird bis zum Abschluss der Gerichtsverhandlung, in welcher über jegliche Frage der strafgesetzlichen Verantwortlichkeit entschieden wird.

Die unmittelbare Verhaftung eines Eisenbahnbediensteten nach einem Eisenbahnunfall in England ist nur denkbar, wenn der Bedienstete zur Zeit des Unfalls betrunken oder irrsinnig war.

Zum vierten Mal in ihrer Geschichte kommt die Transportarbeiter-Internationale in London zur Abhaltung ihres internationalen Kongresses zusammen.

UNSER LONDON

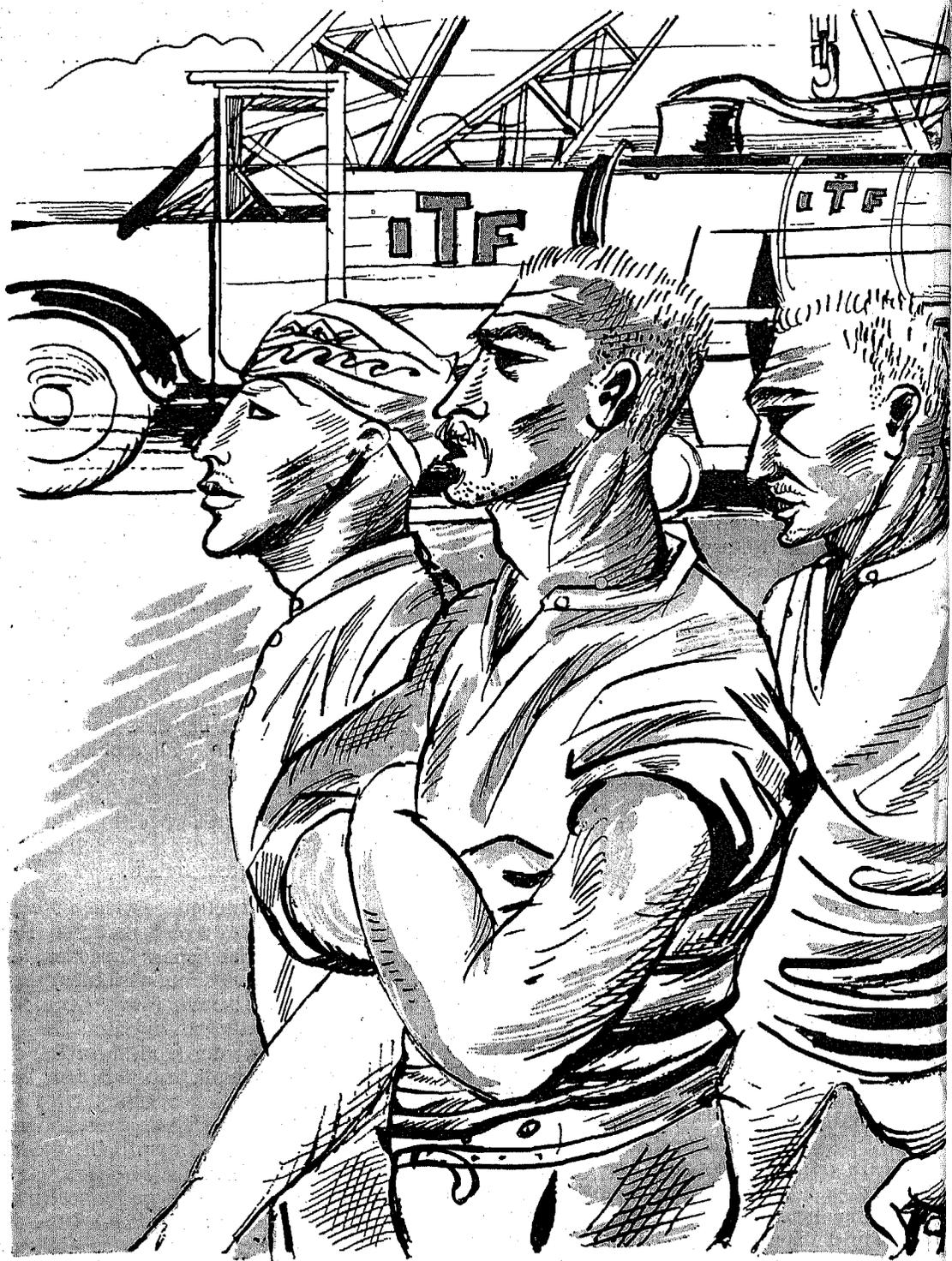
Zum ersten Mal trafen sich Ende Juli 1896 auf Einladung eines vorläufigen Komitees, das sich aus vier englischen Transportarbeiterverbänden zusammensetzte, im Cranbourne Hotel in London die Vertreter der Seeleute- und Hafenarbeiterorganisationen einer Anzahl Länder, wo sie beschlossen, die „International Federation of Ship, Dock and River Workers“ zu gründen.

Zum zweiten Mal, am 24., 25. und 26. Februar des darauf folgenden Jahres fand, wieder in London, der erste ordentliche Kongress statt, der den Beschluss zur Errichtung der Internationale bestätigte und den Vorstand ernannte. Tom Mann wurde zum Vorsitzenden und Tom Chambers zum Sekretär gewählt.

Zum dritten Male tagte die inzwischen zur „I.T.F.“ herangewachsene Internationale in London am 25. August 1913 und folgende Tage. Zu der Zeit schon stand sie in bezug auf ihren Umfang und ihre Aktivität mit an der Spitze der damals bestehenden internationalen Berufssekretariate, und die Ergebnisse des obigen Kongresses waren vielversprechend für die Weiterentwicklung unserer Internationale in der nächsten Zukunft.

Es war noch kein weiteres Jahr vergangen, als der Weltkrieg nicht nur alle Hoffnungen und Erwartungen, die der Kongress in bezug auf das weitere Wachsen und Gedeihen der I.T.F. erweckt hatte, zerstörte, sondern auch die I.T.F. selbst mit vielen anderen internationalen Arbeiterorganisationen lahmlegte und vernichtete. In den vier langen Kriegsjahren wurde versucht, wenigstens die Verbindung mit den angeschlossenen Organisationen aufrecht zu erhalten, u. z. zunächst von Berlin aus, wo s. Zt. der Sitz des Sekretariats war, später von Amsterdam aus, wo der Vorsitzende des Niederländischen Gewerkschaftsbundes, Oudegeest, und die Führer der holländischen Mitgliedsverbände der I.T.F. die Beziehungen zu den Verbänden in den einander bekämpfenden und in den am Kriege nicht beteiligten Ländern gemeinsam recht und schlecht unterhielten. Damit wurde aber schliesslich so gut wie nichts erreicht. Dass aber die Tätigkeit in Holland während des Krieges doch nicht ganz ohne Bedeutung war, stellte sich nach dem Kriege heraus, als Oudegeest und einige andere holländische Kameraden in der Lage waren, fast sofort nach dem Abschluss des Waffenstillstandes die Verbindungen mit den wichtigsten Organisationen der Vorkriegs-I.T.F. wieder herzustellen.

Das Ergebnis dieser Bemühungen war, dass am 29. und 30. April 1919 Vertreter der Transportarbeiterverbände Deutsch-



lands und Grossbritanniens mit denjenigen Hollands und Belgiens in Amsterdam gemeinsam tagten und einstimmig die Wiederaufrichtung der I.T.F. beschlossen, womit sie als erste den Arbeiterorganisationen in anderen Berufen beispielgebend vorangingen.

Im Einvernehmen mit den 6 Organisationen aus 4 Ländern, welche den Beschluss zur Neugründung unserer Internationale gefasst hatten, wurden die Vorbereitungen zu dem ersten Vollkongress getroffen, der im März 1920 in Christiania (Oslo) stattfand. Doch schon vor diesem Kongresse war die Anzahl Organisationen, die sich wieder der I.T.F.

anschlossen, auf 14 in 8 verschiedenen Ländern gestiegen.

In der Zwischenzeit hat sich die I.T.F. so entfaltet, dass sie jetzt, wo sie zum vierten Male ihren Kongress in London abhält, 99 angeschlossene Verbände in 37 Ländern mit über 24 Millionen Mitgliedern zählt.

Dieser Ausbreitung entsprechend wird der diesjährige Londoner Kongress der grösste Kongress sein, den die I.T.F. bisher abgehalten hat. Beim Schreiben dieser Zeilen haben sich dazu bereits 42 Mitgliedsorganisationen aus 29 Ländern mit insgesamt 138 Delegierten angemeldet. Diese Zahlen werden zweifellos durch weitere Anmeldungen noch stei-

NER KONGRESS.



gen, sie übertreffen aber jetzt schon alle anderen Teilnehmerzahlen früherer I.T.F.-Kongresse.

Dem Kongresse werden diesmal ausser den ordentlichen Delegierten noch eine bedeutende Anzahl Delegierte von Schwesterorganisationen beiwohnen. Unsere Einladung haben ausser dem I.G.B., der seinen Vorsitzenden entsendet, noch 7 internationale Berufssekretariate angenommen, die insgesamt 12 Vertreter schicken; ferner werden 46 Kollegen von verschiedenen Mitgliedsverbänden und aus anderen Berufen, die ein Interesse an unserer Tagung haben, als Gäste anwesend sein.

Die seit dem Internationalen Kon-

gress von Stockholm verflossenen beiden Jahre waren hinsichtlich des Wachstums und der Entwicklung der I.T.F. zwei gute Jahre. Die Beweise dafür sind in dem zweijährlichen Geschäfts- und Kassenbericht erbracht. In dieser Zeit schlossen sich 22 neue Verbände an, der Mitgliederstand wuchs um rund 250 000 Köpfe, die Zahl der Länder, wo die I.T.F. festen Fuss gefasst hat, stieg von 33 auf 37. Gemäss diesem Wachstum nahm unser Einfluss zu und so konnten wir in den vergangenen zwei Jahren in mancher Hinsicht nicht unbedeutende Arbeit verrichten.

Die Aussichten auf einen weiteren, stets schnelleren Ausbau und stärkeres

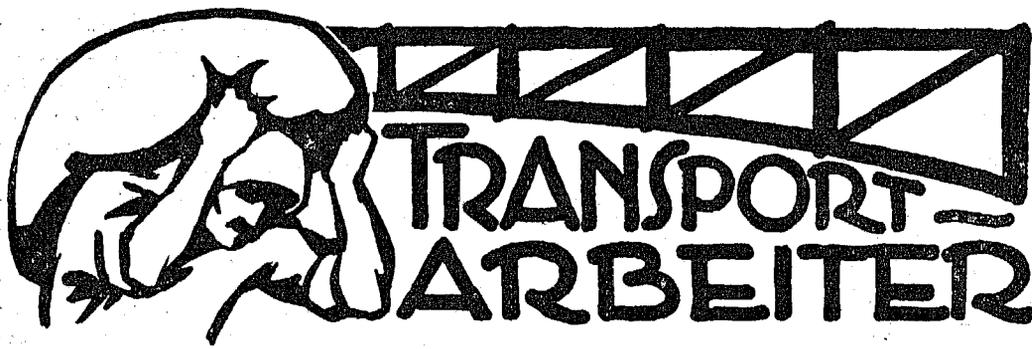
Wachstum der Transportarbeiter-Internationale wären glänzend, und auf ihrem vierten Kongresse in London könnte eine festliche Stimmung herrschen, wenn nicht durch die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, wie sie sich nach dem Kriege entwickelt und sich besonders stark in den letzten Jahren herausgebildet haben, jeder Grund zur Selbstzufriedenheit und zu frohem Optimismus verfallen würde. Die elementarsten „staatsbürgerlichen“ Rechte werden den Arbeitern in vielen Ländern vorenthalten, in manchen Ländern herrscht offen oder versteckt die Diktatur und in wieder andern hat man sie ständig zu befürchten.

Die Welt macht eine Wirtschaftskrise durch, wie sie die Arbeiterklasse bisher noch nicht gekannt hat. Gering geschätzt sind 20 Millionen Arbeiter aus dem Produktionsprozess ausgeschaltet und leiden mit ihren Familien bittere Not. Der Kapitalismus, der noch nie imstande und noch nie gewillt war, die Bedürfnisse aller Menschen zu befriedigen, der sich durch die Ausbeutung vieler zugunsten des Profites weniger erhält, hat sich zu einer internationalen Macht ausgewachsen, die heute in der Lage ist, durch die Rationalisierung Millionen von Arbeitern auf die Strasse zu werfen, ohne dass dieser Kapitalismus dadurch in seiner eigenen Existenz bedroht würde.

Dass neue Konflikte, ein neuer, noch blutigerer und entsetzlicherer Krieg als der letzte, der bekanntlich der allerletzte sein sollte, nicht nur möglich sondern sogar wahrscheinlich sind und nur dann verhütet werden können, wenn die Arbeiterklasse sich der Gefahr bewusst und stark genug ist, diese Gefahr abzuwenden, ist eine Tatsache, die in unserem Kreise gewiss niemand verkennen wird.

Ein Kongress der I.T.F., der unter diesen Umständen zusammentritt, hat eine ernstere Aufgabe als sich lediglich über die bisher in unserem eigenen Wirkungskreis erreichten Resultate zu freuen. Er hat die Aufgabe, die Transportarbeiter aller Länder zu schützen vor den Folgen der jetzt herrschenden schweren Wirtschaftsdepression und Mittel und Wege zu finden, um die eigenen Berufsgenossen und die Arbeiterklasse als Ganzes einen Schritt, und wenn möglich einen grossen Schritt vorwärtszubringen in der Richtung zu einer Gemeinschaft, in der Produktion und Transport nicht um des Gewinnes einer bevorrechteten Klasse willen von wenigen kontrolliert und beherrscht werden, sondern von den Arbeitern selbst zum Wohle aller Menschen.

Wir sprechen das Vertrauen aus, dass der vierte Londoner Kongress der I.T.F. durch seine Erörterungen und seine Beschlüsse zeigen wird, dass er den Ernst der Zeit, welche die Arbeiterklasse jetzt durchzumachen hat, erfasst und unsere Internationale in die Lage versetzen wird, ihre Aufgabe auch in Zukunft unter allen obwaltenden Umständen zu erfüllen und ganze Arbeit zu leisten.



Das Problem der Arbeitsvermittlung in den Hafenbetrieben.

Mit der schon viele Jahre andauernden Wirtschaftskrise und der damit Hand in Hand gehenden grossen Erwerbslosigkeit unter den Arbeitern ist das Problem der Arbeitsvermittlung in den Hafenbetrieben stets dringender geworden.

Der Hafenbetrieb eignet sich ganz besonders für die Verwendung ungeschulter Arbeitskräfte und deshalb versuchen Arbeiter, die in anderen Betrieben beschäftigungslos wurden, in den Häfen Arbeit zu erlangen.

Da das zu bewältigende Arbeitsquantum an den einzelnen Tagen oft ganz verschieden ist und dem Hafenbetrieb demzufolge stets eine grosse Reserve an Arbeitskräften zur Verfügung stehen muss, hat den Hafenbetriebsunternehmern der Zustrom von Arbeitssuchenden aus anderen Betrieben stets in den Kram gepasst. Die Arbeitgeber in verschiedenen Häfen fördern diesen Zustrom von Arbeitskräften nach dem Hafenbetrieb teils wegen seiner drückenden Tendenz auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen. Aus diesen Gründen kann auf die Mitwirkung der Arbeitgeber, um zu einer befriedigenden Regelung von Angebot und Nachfrage zu gelangen, so gut wie nicht gerechnet werden und wo solche Regelungen zustande kamen, war und ist dies lediglich der Machtstellung der betreffenden Arbeiterorganisationen zu verdanken.

Obwohl anerkannt werden muss, dass eine Reserve an Arbeitskräften für den Hafenbetrieb notwendig ist, ist das Interesse der Hafenarbeiter daran jedoch ein ganz anderes als das der Unternehmer.

Erstere haben ein Interesse daran, dass die Reserve möglichst klein ist und dass die vorhandene Arbeit möglichst gut unter die eigentlichen Hafenarbeiter verteilt wird, weil dadurch für sie die Aussicht auf einen regelmässigen, auskömmlichen Wochenverdienst erhöht wird.

Da sich in fast allen Ländern die Behörden um das Los der Erwerbslosen kümmern und diesen Arbeitslosenunterstützung auszahlen müssen, haben die Behörden auch ein Interesse an einer guten Regelung der Arbeit. In den meisten Fällen tritt dies aber nicht in die Erscheinung und lässt man Angebot und Nachfrage freien Spielraum, doch dann geschieht dies zum Nachteil der Arbeiter, die in den Häfen ihr Brot verdienen müssen.

Die Folge dieses unregelmässigen oder ungenügend geregelten Zustandes in den Häfen ist ein zu grosses Heer von Arbeitssuchenden, grosse Erwerbslosigkeit un-

ter diesen Arbeitern und zu niedrige Wochenverdienste der Hafenarbeiter im allgemeinen. Die Arbeit wird zum Teil infolge dieses Zustandes vielfach durch ungeeignete Arbeitskräfte verrichtet, was in solchen Fällen auch nicht im Interesse der Arbeitgeber liegt. Sie bevorzugen jedoch das freie Spiel von Angebot und Nachfrage, das für sie vorteilhafter zu sein scheint, ungeachtet der mit der Unkenntnis der Arbeit und dem hohen Unfallprozentsatz verbundenen Nachteile. Für die Arbeiter ist aber das erhöhte Unfallrisiko ein Nachteil.

Die Frage der Arbeitsvermittlung, einer zweckmässigen Einteilung und Verteilung der Arbeit, Einschränkung der Reserve an Arbeitskräften auf das absolut notwendige, all dies ist für die Hafenarbeiter von ebenso grossem Interesse wie die Frage der Lohn- und Arbeitsbedingungen.

An Versuchen, diese Probleme zu lösen, hat es nicht gefehlt und hie und da ist auch eine Regelung geschaffen worden. Als Beispiele dafür seien u. a. die Häfen Liverpool, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen angeführt. Auffallend ist aber die grosse Verschiedenheit dieser Regelungen. In den meisten Häfen mit solchen Regelungen hat man mit der Registrierung der Arbeiter begonnen. Dies ist in Antwerpen noch nicht der Fall. In manchen Häfen haben die registrierten Arbeiter Anspruch auf einen Mindest-Wochenlohn, in anderen nicht.

In Hamburg und Rotterdam hat man u. a. eine scharfe Trennung durchgeführt zwischen den registrierten Hafenarbeitern und den bei starkem Geschäftsgang für den Betrieb notwendigen Arbeitskräften. Die nichtregistrierten Arbeitskräfte nennt man Gelegenheitsarbeiter und diese werden als eigentliche Hafenarbeiter anerkannt. In Rotterdam besteht die Schwierigkeit, dass die Zahl der registrierten Arbeiter zu klein ist und gute Hafenarbeiter von den Arbeitgeberorganisation unrechtmässigerweise zu Gelegenheitsarbeitern gestempelt und als solche behandelt werden. Es gibt fortwährend Schwierigkeiten, gleichgültig, ob die registrierte Reserve zu klein oder zu gross ist.

Im August 1926 betrug die Zahl der registrierten Hafenarbeiter in Liverpool 20 268, die Zahl der beschäftigten Arbeiter 14 258.

In Rotterdam betrug die Zahl der registrierten Hafenarbeiter i. J. 1928 rund 7 700. Für alle diese Arbeiter war fast fortwährend genügend Arbeit vorhanden.

Ferner benötigte der Betrieb jede Woche eine grosse Zahl loser Arbeiter, die zwischen 1 561 und 3 305 Personen pro Woche schwankte.

Die Zahl der in Hamburg eingeschriebenen Hafenarbeiter betrug am 1. Januar 1926 15 827. Im Jahre 1927 wurden durchschnittlich 15 103 Arbeitskräfte benötigt.

Es gilt nun, den richtigen Mittelweg zu finden. Und dies ist nur möglich, wenn die notwendige Durchschnittszahl der Arbeitskräfte genauestens ermittelt und dabei den Interessen der Arbeitgeber sowohl als der Arbeiter Rechnung getragen wird. Dabei sind auch die Interessen der Behörden zu berücksichtigen. Doch dies ist jetzt am allermindesten der Fall.

Bisher war fast allein die Machtstellung ausschlaggebend dafür, auf welche Seite sich die Wagschale neigen wird. War die Hafenarbeiterorganisation stark, dann hatte sie ein gewichtiges Wort bei den Regelungen und Festlegung der zu registrierenden Anzahl Arbeiten mitzureden, während im umgekehrten Falle die Arbeitgeber hauptsächlich ihr eigenes Interesse verfolgten und dasjenige der Arbeiter unberücksichtigt liessen. In Zeiten der Hochkonjunktur konnten die Arbeiterorganisationen etwas Gutes erzielen, in Zeiten wirtschaftlichen Niederganges haben die Arbeitgeber viel Schlechtes geschaffen.

Wenn etwas den Verlauf der Dinge auf diesen Gebieten nicht beeinflussen und entscheiden darf, so sind dies die Faktoren der Konjunktur und Macht.

Da aber in dieser Hinsicht für die Hafenarbeiter in allen Häfen, besonders in den grossen Seehäfen, viele Interessen auf dem Spiele stehen, ist es äusserst wünschenswert, dass international versucht wird, das Problem so gut wie möglich zu lösen.

Wie verschieden die jetzt in den einzelnen Häfen bestehenden Regelungen auch sein mögen, so ist doch das Ziel, welches man im Auge hatte und auch in Zukunft verfolgen wird, überall das selbe. Und wo kein System ist, macht sich der Mangel an einer guten Regelung fühlbar.

Wie kommen wir zu einer Lösung des Problems der Registrierung und Arbeitsvermittlung und welches ist die beste Lösung? In verschiedenen Häfen hat man mit den bereits bestehenden Regelungen gewisse Erfahrungen in dieser Hinsicht gemacht und diese Erfahrungen können wir uns international bei der Suche nach einer guten Lösung zunutze machen.

Das beste Mittel, um das gewünschte Ziel zu erreichen ist, dass das Sekretariat der I. T. F. diesbezügliches Material sammelt und unsere Internationale festlegt, welche Massnahmen getroffen werden müssen. Wenn auch diese Massnahmen in dem einen Land nicht in allen Einzelheiten die selben sind wie in einem andern Land, erscheint uns doch im allgemeinen, da das Ziel überall das selbe ist, ein einheitliches Vorgehen in dieser Richtung für möglich und damit für wünschenswert.

Möge der bevorstehende Kongress der I. T. F. die dazu nötigen Schritte unternehmen.

A. KIEVIT.

SEELEUTE

Die Arbeitszeit und der Seemann.

Von J. HENSON,
Vorzitzender der Seeleute-Sektion der I.T.F.

III.

Wir haben aufgezeigt, dass selbst bei dem schlechten Geschäftsgang in der Seeschifffahrt in den Jahren 1922 bis 1930 hübsche Dividenden ausbezahlt wurden und dass das Schiffahrtsgewerbe gut in der Lage gewesen wäre, für die Seeleute die selbe Arbeitszeit einzuführen, wie sie sich die Arbeiter zu Land errungen haben.

Das irreführende Argument der *International Shipping Federation* und der Reeder, welche Anhänger der Inchcape Schule sind, dass der Achtstundentag Mehrkosten und die Auflegung von Schiffen mit sich brächte, wird entkräftet durch die Tatsache, dass selbst wenn er eine stärkere Besetzung bedingen würde, der kleinste Ausgabeposten eines Schiffes die Löhne sind, machen sie doch nur ein Zehntel der Gesamtbetriebskosten eines Schiffes, einschliesslich der Ausrüstung und sonstigen Kosten aus.

Vor dem Weltkriege bildete sich besonders unter der Seeleuteschaft nach dem Seemannskampf in Grossbritannien und anderen Ländern im Jahre 1911 und mit dem wachsenden Einflusse der I.T.F. eine von Tag zu Tag sich stärker entwickelnde, mächtiger werdende Gewerkschaftsbewegung heraus. Die Seeleute errangen sich bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen und wenn der Weltkrieg nicht gekommen wäre, hätte die Seemannsinternationale fast alle ihre Forderungen verwirklichen können. Der Krieg setzte aber allen Forderungen ein Ziel und die I.T.F. war zur Untätigkeit verurteilt, weil Volk gegen Volk einander gegenübergestellt wurde und die Seeleute, die Freunde waren, einander bekämpften.

Der Krieg ging zu Ende und im Friedensvertrag wurde festgestellt, dass „Arbeitsbedingungen bestehen, die für eine grosse Anzahl von Menschen mit so viel Ungerechtigkeit, Elend und Entbehrungen verbunden sind, dass eine den Weltfrieden und die Welteintracht gefährdende Unzufriedenheit entsteht“ und dass „eine Verbesserung dieser Bedingungen dringend erforderlich ist, zum Beispiel hinsichtlich der Regelung der Arbeitszeit, der Festsetzung einer Höchstdauer des Arbeitstages und der Arbeitswoche“, etc.

Der englische Gewerkschaftskongress und die Gewerkschaften haben auf die Britische Regierung einen starken Druck ausgeübt, damit diese nicht nur das Washingtoner Abkommen über den Acht-

stundentag ratifiziere, sondern in dem einzubringenden Gesetzentwurf auch die Seeleute erfasse. Der Landesverband der Seeleute und Heizer, Verband des Verpflegungs- und Bedienungspersonals und die Vereinigung der Schiffsoffiziere und Maschinisten hielten in jedem grossen Seehafen gemeinsame Massenversammlungen aller an Bord beschäftigten Seemannsgruppen ab und alle nahmen einmütig eine Entschliessung an, worin gefordert wurde, dass das Washingtoner Arbeitszeitabkommen ratifiziert werde und dass der Gesetzentwurf auf alle Seeleute Anwendung finden müsse. Auf diesen Versammlungen wurden die Einwendungen der Reeder gegen die Aufnahme der Seeleute in des Gesetz besprochen und widerlegt. Im Hinblick auf einige Vorkommnisse im Jahre 1929, als gewisse Verbände und Vereinigungen versuchten, durch das Nationale Seemannsamt eine nationale Regelung der Arbeitszeit vor einer internationalen zu erwirken, ist hier die Feststellung angebracht, dass die betreffenden Organisationen von denjenigen, welche sie vertreten, keine Ermächtigung haben, den Entschliessungen und Aufträgen aus den Jahren 1919 und 1920 zuwider zu handeln, da seither keine Versammlungen der in Frage kommenden Arbeiter abgehalten wurden, um jenen Beschluss umzustürzen.

Von 15. Juni bis 10. Juli 1920 fand unter Leitung des I. A. A. in Genua die erste Maritime Konferenz statt. Da die I. T. F. ihre alte Stärke noch nicht erreicht hatte, wurde ein Seemannischer Ausschuss, bestehend aus Delegierten der in Genua vertretenen Länder, u. z. aus Amerika, Frankreich, England, Belgien, Holland, Norwegen, Gibraltar, Spanien, Deutschland, Japan und Italien gebildet. Dieser Ausschuss tagte vom 11. bis 15. Juli, und er beschloss einstimmig — es waren 58 Delegierte anwesend — dass grundsätzlich auf der Forderung des Acht-

stundentages oder der 48 Stundenwoche bestanden wird.

Die verschiedenen Regierungen und Unternehmer wollten so wenig als irgend möglich zubilligen. Als Konferenzteilnehmer war ich Zeuge davon, wie gewisse Regierungsbeamte ihr äusserstes taten, um unter den verschiedenen Seemannsorganisationen Zwietracht zu säen, am meisten aber zwischen den Offizieren und den Deckbediensteten und zwischen den Seeleuten und Stewards, indem sie sich dahin äusserten, dass einer Gruppe eine gewisse Arbeitszeit bewilligt werden könne, eine andere müsste aber länger arbeiten. Die verschiedenen Gruppen jedoch arbeiteten trotz dieser Versuche einmütig zusammen, fest entschlossen, den von den Seeleuten selbst gegebenen Befehlen zu gehorchen, zu gewinnen oder zu verlieren und diejenigen, welche den Friedensvertrag unterzeichneten, auf ihre Aufrichtigkeit in bezug auf die Arbeitszeit zu prüfen.

Wir wurden durch ein Zusammengehen der Unternehmer und Regierungen besiegt, aber nicht entehrt.

Seit 1920 haben die Seeleute im Paritätischen seemännischen Ausschuss fortwährend versucht, die Frage entweder beiderseitig international zu regeln oder sie einer andern Konferenz zu überweisen.

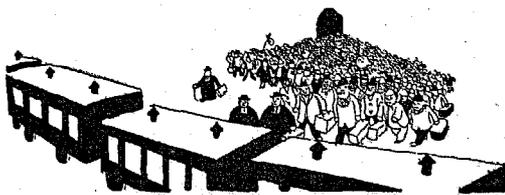
Im Jahre 1925 fand in den Büroräumen der *National Union of Seaman* in London eine Konferenz statt, an der sich der Seemannsverband, die I. T. F. und die *International Seafarer's Federation* beteiligten, mit dem Resultat, dass in einer weiteren Sitzung im Monate Januar des Jahres 1926, abgehalten in Amsterdam, ein gemeinsames Programm mit der grundsätzlichen Forderung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche aufgestellt und dem Internationalen Arbeitsamt unterbreitet wurde.

Im Jahre 1926, als in Genf eine weitere Sitzung des Paritätischen seemännischen Ausschusses stattfand, versuchten die Reeder wieder mit allen Mitteln, die Konferenz zum Scheitern zu bringen; dies gelang ihnen aber nicht und die Arbeit wurde fortgesetzt.

(Schluss folgt).

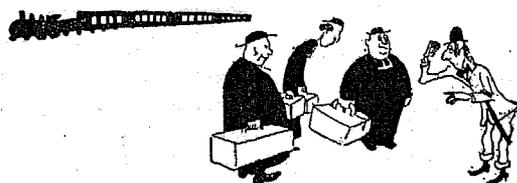
Das Wunder von Lourdes.

Die Reise von Italien.



(Il Becco Giallo).

Die Rückkehr in Italien.



— Und wie geht es den Pilgern?
— Sie sind alle behalten.

Vergleichsweise Gegenüberstellung der auf Frachtschiffen von 3000 bis 5000 B. R. T. bezahlten Durchschnittsheuern in folgenden Ländern: Deutschland, Grossbritannien, Belgien, Dänemark, Spanien, Lettland, Estland, Frankreich, Holland, Norwegen, Polen, Schweden und Finnland.

Vergleichende Aufstellung

am 1. Ja

GRADE	Grossbritannien Grande-Bretagne		Holland Hollande		Deutschland Allemagne		Polen Pologne		Dänemark Danemark		Schweden Suède		Norwegen Norvège	
	£	£	Gulden	£	Mark	£	Zl.	£	Kr.	£	Kr.	£	Kr.	£
	Kapitän	—	30	500	41 ¹ / ₈	690	33 ³ / ₄	985	22 ⁹ / ₁₀	750	41 ³ / ₁₀	700	38 ³ / ₄	835
I. Offizier	—	18—21	245	20 ¹ / ₁₀	380	18 ¹ / ₂	640	14 ⁵ / ₈	490	27	400	22 ¹ / ₂	420	23 ¹ / ₁₀
II. Offizier	—	14—15	180	14 ⁹ / ₁₀	310	15 ¹ / ₂	420	9 ³ / ₄	379	20 ⁴ / ₅	290	16 ¹ / ₄	320	17 ³ / ₅
III. Offizier	—	11 ¹ / ₂	110	9 ¹ / ₁₀	235	11 ¹ / ₂	350	8 ¹ / ₇	230	12 ³ / ₈	220	12 ¹ / ₅	260	14 ¹ / ₈
Radiotelegraphist	—	7—19	150	12 ² / ₅	180	8 ² / ₈	400	9 ³ / ₁₀	215	11 ⁴ / ₅	217	12	—	—
I. Maschinist	—	22—27	325	26 ⁴ / ₅	570	28	860	20	600	33 ¹ / ₂₅	557	30 ⁴ / ₅	500	27 ³ / ₅
II. Maschinist	—	18—21	225	18	380	18 ¹ / ₂	550	12 ³ / ₄	420	23 ¹ / ₁₀	357	19 ³ / ₄	375	20 ³ / ₅
III. Maschinist	—	14—15	150	12 ² / ₅	310	15 ¹ / ₅	400	9 ³ / ₁₀	305	16 ⁴ / ₅	262	14 ² / ₅	300	16 ¹ / ₃
IV. Maschinist	—	11 ¹ / ₂	110	9 ¹ / ₁₀	235	11 ¹ / ₂	350	8 ¹ / ₇	250	13 ³ / ₄	210	11 ³ / ₅	260	14 ³ / ₁₀
Jüngster Maschinist	—	10 ¹ / ₂	85	7 ¹ / ₁₀	122— 152	6—7 ¹ / ₂	200	4 ² / ₅	185	10 ¹ / ₅	175	9 ³ / ₄	—	—
I. Steward	—	13 ¹ / ₂	75	6 ¹ / ₅	182	8 ⁹ / ₁₀	240	5 ¹ / ₂	260	14 ¹ / ₃	275	15 ¹ / ₅	267	14 ⁷ / ₁₀
II. Steward	—	8 ¹ / ₄	50	4 ¹ / ₁₀	133	6 ¹ / ₂	95	2 ¹ / ₅	91	5	202	11 ¹ / ₅	—	—
Alleinkoch.	—	12 ¹ / ₂	145	12	194	9 ¹ / ₂	320	7 ² / ₅	205	11 ¹ / ₄	202	11 ¹ / ₅	192	10 ³ / ₅
Kochsmaat	—	7 ¹ / ₂	30	2 ² / ₅	118	5 ⁴ / ₅	—	—	120	6 ¹ / ₂	65	3 ³ / ₅	60	3 ³ / ₁₀
Messranmsteward	—	8	40	3 ¹ / ₃	63	3 ¹ / ₁₀	95	2 ¹ / ₅	25	1 ² / ₅	65	3 ³ / ₅	54	3
Bootsmann	—	10 ¹ / ₂	115	9 ¹ / ₂	158	7 ³ / ₄	310	7 ¹ / ₅	178	9 ⁴ / ₅	160	8 ⁴ / ₅	167	9 ¹ / ₅
Zimmermann	—	11 ¹ / ₂	115	9 ¹ / ₃	158	7 ³ / ₄	310	7 ¹ / ₅	158— 178	8 ⁴ / ₅ — 9 ⁴ / ₅	160	8 ⁴ / ₅	167	9 ¹ / ₅
Vollmatrose	—	9	100	8 ¹ / ₃	132	6 ² / ₅	265	6 ¹ / ₅	158	8 ² / ₅	148	8 ³ / ₂₀	150	8 ¹ / ₄
Leichtmatrose	—	4 ¹ / ₂ — 5.17.6	50	4 ¹ / ₁₀	63	3 ¹ / ₁₀	130	3	80	4 ³ / ₅	114	6 ³ / ₁₀	80	4 ² / ₅
Decksjunge	—	3 ¹ / ₂	25	2 ¹ / ₁₀	30	1 ¹ / ₂	60	1 ² / ₅	36	2	55	3	38	2 ¹ / ₁₀
Hilfskesselwärter	—	10 ¹ / ₂	115	9 ¹ / ₂	152	7 ¹ / ₂	300	7	178	9 ⁴ / ₅	160— 170	8 ⁴ / ₅ — 9 ² / ₅	167	9 ¹ / ₅
Schmierer	—	10	115	9 ¹ / ₂	152	7 ¹ / ₂	300	7	—	—	153— 163	8 ⁹ / ₂₀ — 9	160	8 ⁴ / ₅
Heizer	—	9 ¹ / ₂	105	8 ³ / ₄	143	7	280	6 ¹ / ₃	162	8 ⁹ / ₁₀	150— 158	8 ⁷ / ₂₅ — 8 ¹³ / ₂₅	155	8 ¹ / ₃
Trimmer	—	5—9	75—85	6 ¹ / ₂ — 7 ² / ₅	122	6	245	5 ³ / ₅	107	5 ⁹ / ₁₀	94— 103	5 ¹ / ₅ — 5 ⁷ / ₁₀	87	4 ⁷ / ₁₀

N.B. — Wie aus obigem ersichtlich, sind die Durchschnittsheuern in der betreffenden Landeswährung und in Pfund Sterling aufgeführt. — In Frankreich wird den Seeleuten auch eine Familienzulage gewährt. Alle über 48 Stunden pro Woche hinausgehende Arbeitszeit ist als Mehrarbeit zu entschädigen.

In den meisten Ländern haben die Seeleute Anspruch auf einen bezahlten jährlichen Urlaub von 7 Tagen.

Auf estländischen Schiffen verköstigen sich die Seeleute selbst, was eine Ausgabe vom 40 bis 50 estl. Kronen pro Man und pro Monat bedeutet.

1 £ = 20,37¹/₂ Reichsmark.
 1 £ = 34,79 Belgas.
 1 £ = 18,15¹/₂ dän. Kronen.
 1 £ = 25,28 Lats.
 1 £ = 18,20 estl. Mark.
 1 £ = 39,— Peseten.

über die Heuersätze.

Januar 1930.

Tableau comparatif des salaires moyens payés à bord des navires (cargos) de 3000 à 5000 Tonnes Brutto: Allemands, Anglais, Belges, Danois, Lettoniens, Esthoniens, Espagnols, Français, Hollandais, Norvégiens, Polonais, Suédois et Finlandais.

Frankreich France		Belgien Belgique		Spanien Espagne		Italien l'Italie		Finnland Finlande		Lettland Lettonie		Estland Esthonie		GRADE
fr. Fr.	£	belg. Fr.	£	Pes.	£	Lire	£	Fm.	£	Lats	£	estl. Kr.	£	
3800	30 ⁷ / ₁₀	3600	20 ⁷ / ₁₀	800	20 ¹ / ₂	1612	17 ² / ₅	7200	37 ³ / ₁₀	350	14	340	18 ³ / ₄	Capitaine
2000	16 ³ / ₂₀	2068	11 ⁴ / ₅	425	10 ⁴ / ₅	1288	13 ⁹ / ₁₀	2700	14 ¹ / ₂	225	9	220	12 ¹ / ₂₀	1er Officier
1500	12 ¹ / ₁₀	1708	9 ⁴ / ₅	350	9	1072	11 ¹ / ₂	2225	11 ¹ / ₂	170	6 ⁴ / ₅	195	10 ⁷ / ₁₀	2me Officier
1400	11 ³ / ₁₀	1209	7	200	5	964	10 ² / ₅	1800	9 ¹ / ₃	—	—	185	10 ³ / ₂₀	3me Officier
900	7 ¹ / ₄	1400	8	250	6 ¹ / ₂	—	—	1900	9 ⁴ / ₅	160	6 ¹ / ₃	138	7 ³ / ₅	Radiotélégraphiste
2800	22 ³ / ₅	2807	16 ¹ / ₁₀	300	20 ¹ / ₂	1612	17 ² / ₅	3400	17 ³ / ₅	260	10 ¹ / ₃	295	16 ¹ / ₄	1er Mécanicien
1700	13 ³ / ₄	2068	11 ⁴ / ₅	450	11 ¹ / ₂	1288	13 ⁹ / ₁₀	2600	13 ¹ / ₂	200	8	211	11 ³ / ₄	2me Mécanicien
1500	12 ¹ / ₁₀	1708	9 ⁴ / ₅	350	9	1072	11 ¹ / ₂	1900	9 ⁴ / ₅	170	6 ⁴ / ₅	186	10 ¹ / ₅	3me Mécanicien
1150	9 ¹ / ₅	1333	7 ³ / ₅	250	6 ¹ / ₂	964	10 ² / ₅	1400	7 ¹ / ₄	—	—	—	—	4me Mécanicien
700	5 ¹³ / ₂₀	1110	6 ³ / ₅	100	2 ³ / ₅	—	—	—	—	140	5 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	Ass. Mécanicien
800	6 ⁹ / ₂₀	1293	7 ² / ₅	150	3 ⁴ / ₅	511,5	5 ¹ / ₂	2000	10 ¹ / ₃	125	5	119	6 ³ / ₅	Maître d'hôtel
700	5 ¹³ / ₂₀	714	4 ¹ / ₁₀	100	2 ³ / ₅	—	—	750	3 ⁹ / ₁₀	—	—	99.60	5 ¹ / ₂	2me Maître d'hôtel
900	7 ¹ / ₄	1194	6 ¹⁷ / ₂₀	140	3 ³ / ₅	599,5	6 ¹ / ₂	1500	7 ³ / ₄	130	5 ¹ / ₅	119	6 ³ / ₅	Cuisinier
800	6 ⁹ / ₂₀	714	4 ¹ / ₁₀	100	2 ³ / ₅	302,5	3 ¹ / ₄	500	2 ³ / ₅	—	—	99.60	5 ¹ / ₂	2me Cuisinier
400	3 ¹ / ₄	804	4 ³ / ₅	75	2	220	2 ² / ₅	500	2 ³ / ₅	45	1 ⁴ / ₅	94.60	5 ¹ / ₅	Garçon de Mess
665	5 ⁷ / ₂₀	1197	6 ⁴ / ₅	170	4 ¹ / ₃	687,5	7 ² / ₅	1130	5 ⁴ / ₅	120	4 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	Maître d'équipage
650	5 ¹ / ₄	1236	7 ¹ / ₁₀	170	4 ¹ / ₃	671	7 ¹ / ₄	1200	6 ¹ / ₅	120	4 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	Charpentier
585	4 ⁷ / ₁₀	987	5 ¹³ / ₂₀	135	3 ¹ / ₂	550	5 ⁹ / ₁₀	925	4 ⁴ / ₅	100	4	109.60	6	Matelot
305	2 ⁹ / ₂₀	483	2 ³ / ₄	120	3	363	3 ⁹ / ₁₀	725	3 ³ / ₄	60	2 ¹ / ₃	100	5 ¹ / ₂	Novice
230	1 ¹⁷ / ₂₀	363	2	—	—	132	1 ³ / ₅	500	2 ³ / ₅	—	—	89.60	5	Mousse
665	5 ⁷ / ₂₀	1170	6 ³ / ₅	165	4 ¹ / ₄	687,5	7 ² / ₅	1130	5 ⁴ / ₅	120	4 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	1er Chauffeur
665	5 ⁷ / ₂₀	1137	6 ¹ / ₂	150	3 ⁴ / ₅	671	7 ¹ / ₄	960	5	120	4 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	Graissenr
635	5 ¹ / ₁₀	1062	6 ¹ / ₁₀	150	3 ⁴ / ₅	583	6 ³ / ₁₀	950	4 ⁹ / ₁₀	95	3 ⁴ / ₅	113	6 ¹ / ₂	Chauffeur
585	4 ⁷ / ₁₀	957	5 ¹ / ₂	125	3 ¹ / ₅	533,5	5 ³ / ₄	760	3 ⁹ / ₁₀	90	3 ³ / ₅	100	5 ¹ / ₃	Soutier

1 £ = 123,80 frz. Franken.

1 £ = 12,10 holl. Gulden.

1 £ = 18,16¹/₄ norw. Kronen.

1 £ = 43 Zloty.

1 £ = 18,10 schwed. Kronen.

1 £ = 193 fm. Mark.

1 £ = 12,65 Lire.

N.B. — Comme mentionné ci-dessus, les salaires moyens sont indiqués en monnaie du pays et en livres sterling. — En France les gens de mer mariés reçoivent aussi des allocations familiales et tout travail en mer, en dehors des 48 heures par semaine, est payé supplémentairement.

Dans la plupart des pays, les gens de mer ont droit à un congé annuel payé de 7 jours.

Sur les bâtiments esthoniens les marins doivent se nourrir eux-mêmes, ce qui représente une dépense de 40 à 50 marks esthoniens par homme et par mois.

Mitteilungen des Sekretariats.

Eingegangene Beiträge.

Für 1928:		
Palästinischer Eisenbahner-Verband . Hfl.	23.98	
Für 1929:		
Spanischer Verband des Bedienungspersonals Pes.	35.—	
Für 1930:		
Argentinischer Eisenbahner-Verband (La Fraternidad) Hfl.	720.—	
Belgischer Strassenbahner-Verband . Frs.	2 500.—	
Französischer Eisenbahner-Verband . .	10 000.—	
„ Seeleute-Verband Hfl.	90.—	
Isländischer Seeleute-Verband Hfl.	60.30	
Jugoslawischer Seeleute-Verband . . .	33.50	



Ein interessantes Urteil über Esperanto.

Dr. Dillon, der ehemalige Professor der Sprachwissenschaft an der Universität Charkov, schreibt in seinem, i. J. 1929 erschienenem Werke "Russland heute und morgen" folgende Zeilen über Esperanto:

„Sowjetrussland kann sich heute seiner 16 000 organisierten Esperantopioniere rühmen. Man sagt, dass viele Chinesen und Koreaner Werke von Lenin, Tolstoj und Turgeniev in Esperanto gelesen haben. Meine Leser werden mit Staunen lesen, dass Esperanto bereits die vierte Stelle in den nichtrussischen Schulen Sowjetrusslands einnimmt. . . In den Fabriken bestehen Arbeiterklubs, die schon jahrelang mit ihren ausländischen Kollegen in Esperanto korrespondieren. Die jungkommunistische Gruppe in Smolensk korrespondiert dauernd in dieser Sprache mit orientalen Kommunisten. Viele Bauernzeitungen veröffentlichen Briefe von Soldaten, Seeleuten und Arbeitern aus verschiedenen Teilen Europas. Arbeiter in Sowjetbetrieben senden ihren skandinavischen Freunden Mauerzeitungen und werden dafür von diesen beglückwünscht. Fabrikarbeiter und Rotarmisten wünschen Esperanto zu lernen und um die Sprache zu pflegen, benützen sie sie bei ihren Kongressen. Esperanto als Verkehrsmittel macht derartige Fortschritte, dass man es ruhig als eines der wichtigsten Faktoren der neuen Zeit betrachten kann.“

Esperanto im Post- und Telegraphenverkehr.

Die Postverwaltung des Fürstentums Liechtenstein gibt Postkarten mit Bildern des Landes mit erklärendem Text in Esperanto und Deutsch heraus. Auch die Postkarten Sowjetrusslands tragen einen Esperantotext.

Der Generaldirektor der bulgarischen Post hat durch ein Rundschreiben die amtliche Einführung des Esperanto im Telegrammverkehr bekanntgegeben und der Beamtenschaft die Teilnahme an Esperantokursen nahegelegt.

Esperanto im Dienste der Wissenschaft.

Die meteorologische Beobachtungsstation der ostchinesischen Eisenbahnverwaltung in Charbin gibt ihre Monats- und Jahresbeobachtungen ausser in der russischen Sprache auch in Esperanto heraus. In der Einleitung schreibt der Verwalter der genannten Beobachtungsstation folgendes:

„Ich bin fest davon überzeugt, dass die neutrale Hilfssprache mehr als eine natürliche Sprache dazu geeignet ist, solche Arbeiten dem internationalen

Publikum zugänglich zu machen. Sie ist aus Bestandteilen der Nationalsprachen gebildet, ist äusserst einfach, genau und sehr entwicklungsfähig.“

Der Esperanto-Weltkongress in Oxford.

Die neutralen Esperantisten haben von 2. bis 9. August in Oxford ihren 22. Weltkongress abgehalten. 1 200 Personen aus 30 Ländern aller fünf Weltteile waren erschienen, Regierungen von 12 Staaten, u. z. Australien, Brasilien, Deutschland, Estland, Holland, Lichtenstein, Norwegen, Oesterreich, Polen, Rumänien, Südafrika und Ungarn, haben sich vertreten lassen. Ausser den Hauptversammlungen fanden zahlreiche Fachsitzungen der Pazifisten, Gelehrten, P.T.T.-Angestellten, verschiedener religiöser Gruppen usw. statt. In den Vergnügungsteil des Kongresses wurde die Vorführung des bekannten Lustspiels „Charley's Tante“ in Esperanto aufgenommen; Schauspieler aus England, Deutschland, Polen und Ungarn wirkten mit.

Zur selben Zeit hielten die Arbeiter-Esperantisten ihren Weltkongress in London ab, worüber wir in Ermangelung eines ausführlichen Berichtes erst in der nächsten Nummer eine Notiz bringen können.

Esperanto im Dienste der Fremdenverkehrswerbung.

Im Auftrage des dänischen Aussenministeriums wurde ein grosser Propagandafilm für Fremdenverkehr angefertigt und mit Esperantotexten versehen. Der Film, dessen Vorführung etwa 2 Stunden dauert, enthält Landschaftsbilder, Bilder über historische Stätten, Industrie, Ackerbau, Handel, Wissenschaft usw. Er wird demnächst ins Ausland geschickt um dort vorgeführt zu werden.

Esperanto und die schwedische Sozialdemokratie.

Die schwedische sozialdemokratische Partei, die sich wiederholt in ihren Kongressen zugunsten des Esperanto ausgesprochen hat, setzt die Worte jetzt in Taten um, indem sie in 15 Parteizeitungen, in einer Gesamtauflage von ca 500 000, darunter auch im Zentralorgan „Sozialdemokraten“ Esperantokurse veröffentlicht.

Esperanto im Verkehr und Handel.

Französische Handelskammer und Esperanto. — Das Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Londres (Juni) schreibt: „Unsere Kammer, wie sehr viele französische Handelskammern, hat bei wiederholten Gelegenheiten die Wahl des Esperanto als internationale Hilfssprache empfohlen wegen seiner Neutralität, die niemandes Gefühle verletzt. Um der Billigung unserer Kammer greifbare Gestalt zu geben, hat unsere Geschäftsleitung beschlossen, dass von nun an Artikel in Esperanto über zeitgemässe Handels- oder industrielle Themen, die die französisch-englische Kaufmannschaft interessieren, unter dieser Rubrik erscheinen werden. Auf diese Weise soll die Einfachheit, Klarheit und Fähigkeit des Esperanto gezeigt werden.“

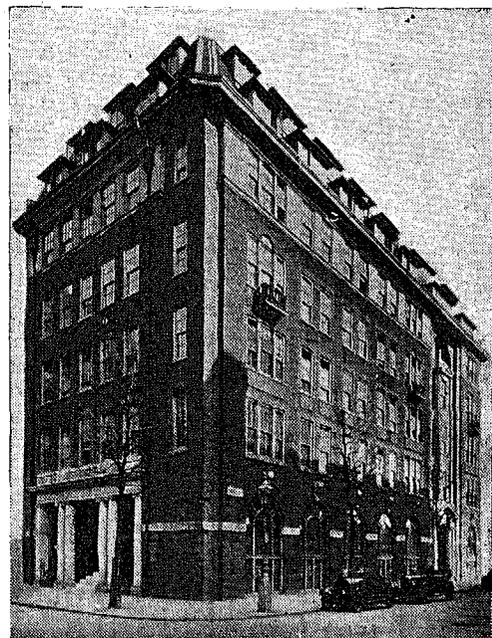
(Arb. Esperantist.)

Recenzo.

E. Lanti: Naciismo, Studo pri deveno, evoluo kaj sekvoj. Eldonita en 1930 de Sennacieca Asocio Tutmonda, 13/19, 124-paĝa.

K-do E. Lanti estas jam konata pro siaj studaĵoj pri sennaciismo, naciismo kaj similaj sociologiaj problemoj. Lia nuna verko okupas sin ĉefe pri la problemoj de la naciismo, ĝiaj deveno, evoluo kaj sekvoj. En sia preparolo li komencas jam ĉe la primitivaj formoj de la homa socio, la klanoj, venas al pli altaj formoj, al la antikvaj ŝtatoj kaj serĉante jam tie la ĝermojn de la naciismo li finas ĉe la moderna formo de la naciismo en la nunaj ŝtatoj. Li konkludas, ke la proletaro ne havas intereson pri la patrio, kontraŭe, la nacia ideologio nur estas malhelpo por la evoluo de la laborista movado kaj baro al la venko de la socialismo.

La verko montras profundan scion de la aŭtoro pri la temo, de li pritraktata. Kvankam oni ne povas senkonkondiĉe konsenti pri ĉiu de li eksplicita ideo, tamen estas la verko en sia esenco tre valora, popularsciencia traktajo kaj meritas grandan disvastiĝon inter la laboristoj.



„Transport House“, das Heim des englischen Transportarbeiterverbandes, in dem auch die Arbeiterpartei und der Gewerkschaftsbund ihre Büros haben.

Der Faschismus, eine internationale Gefahr.

In den Vereinigten Staaten ist der italienische Faschismus besonders rührig. *Labor*, das von den amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften gemeinsam herausgegebene Wochenblatt schreibt darüber folgendes: „Verlagsgebäude italienischer Blätter sind mit Bomben belegt und die Herausgeber geknüttelt worden, weil sie Gegner des Faschismus sind. Kaufleute, die in anti-faschistischen Blättern annoncieren, werden boykottiert. Die faschistische Propaganda kehrt sich gegen die Naturalisierung hier lebender Italiener. Eine Lehrerin verlor ihre Stellung, weil sie sich weigerte, vor Mussolini zu kniend. Es wird behauptet, dass eine Schule regelmässig Subsidien von der italienischen Diktatur empfinde. Wenn die Behauptung, dass italienische Konsuls und andere Agenten des Diktators dieses Treiben billigen oder sich gar daran beteiligen richtig ist, dann kann die Regierung sie nach Hause schicken.“

Das Treiben der Faschisten hat solchen Unwillen erregt, dass die Regierung sich genötigt sah, eine Untersuchung vorzunehmen. Amtlich wird bekanntgegeben, dass die Faschisten sich „nicht in Regierungsangelegenheiten eingemischt haben“. Nichtsdestoweniger hat die *Faschistische Liga von Nordamerika* ihre Auflösung beschlossen. Diesen Beschluss darf man jedoch nicht zu hoch einschätzen, denn das in Amerika erscheinende Blatt *Il Grido della Stirpe*, „amtliches Organ des Faschismus“ (!) fügt der Mitteilung über den Auflösungsbeschluss hinzu: „Nicht nur ist der Faschismus in diesem Lande nicht tot, sondern er wird mit erneuten Kräften fortbestehen.“

Der „Skandal und die Herausforderung der amerikanischen Demokratie“, um die Worte des Redakteurs von *Labor* zu gebrauchen, scheinen also noch nicht beendet.