

**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:

Vorwärts!	102
Eröffnungsrede des Vorsitzenden der I. T. F. auf dem Londoner Kon- gress.	103
Beschlüsse des Internationalen Transportarbeiter-Kongresses . . .	104
Der Fünfjahrplan der Sowjetunion	106
Mitteilungen des Sekretariats . . .	106

Eisenbahner:

Die Psychotechnik bei den schwei- zerischen Bundesbahnen	107
Reichskonferenz des deutschen Zugförderungspersonals	108
Die Verantwortlichkeit der Eisen- bahner bei Unfällen	108

Kraftfahrt:

Das neue Kraftverkehrsgesetz in Schweden.	109
--	-----

Seelente:

Ueber die Beschäftigung nicht- europäischer Arbeitskräfte auf eu- ropäischen Schiffen	110
---	-----

Esperanto	112
---------------------	-----

Vorwärts!

Vorwärts!

Unser Londoner Kongress hat gehalten was er zu werden versprach: er war ein guter Kongress. Gut was den Umfang und repräsentativen Charakter, gut was den Geist der Einheit, Kameradschaft und den bekundeten Willen zur Zusammenarbeit und, als Folge dieser beiden Vorzüge, gut was die völlige Einstimmigkeit bei Beschlussfassungen betrifft.

In bezug auf seinen Umfang und dem repräsentativen Charakter war er der grösste, von der I.T.F. bisher abgehaltene. Nicht nur weil die Anzahl der ordentlichen Delegierten diesmal 151 betrug, die 59 Organisationen aus 27 Ländern mit insgesamt 2.100.000 Mitgliedern vertraten, nicht nur weil sich unter den 151 Delegierten eine nicht unbeträchtliche Anzahl derer befand, die noch im Betrieb arbeiten, aber weil sich unter den 151 Delegierten neben den Vertretern aus Kanada und Palästina auch Vertreter angeschlossener Verbände aus Indien und Japan befanden, lebende Zeugen dafür, dass es der I.T.F. gelungen ist, die künstlich geschaffene Kluft zwischen West und Ost zu überbrücken.

Nicht unbedeutend ist auch die Tatsache, dass neben den ordentlichen Delegierten nicht weniger als 52 Mitglieder angeschlossener Verbände, besonders aus Frankreich, Belgien und Holland, unter ihnen eine beträchtliche Anzahl noch in Betrieben tätigen Arbeiter, mit über den Kanal gefahren waren, um an dem Kongress der I.T.F. als Gäste teilzunehmen. Wir glauben nicht zu irren, wenn wir in dieser Tatsache Anzeichen für das Anwachsen des Interesses in den Reihen der Mitgliedschaft für die I.T.F. erblicken.

Schliesslich gab dem Kongress eine besondere Bedeutung, dass sich eine ansehnliche Anzahl Bruderorganisationen durch einen oder mehrere Delegierte vertreten liess. Neben dem I.G.B., dem englischen Gewerkschaftsbund und der englischen Arbeiterpartei, nahmen die internationalen Berufssekretariate der Fabriksarbeiter, des Personals öffentlicher Betriebe, der Textilarbeiter, der Privatangestellten, Lebensmittelarbeiter, Litographen, Buchdrucker und Buchbinder sowie der Offiziere der Handelsmarine am Kongress der I.T.F. teil, während die meisten, an der Teilnahme verhinderten Bruderorganisationen durch Briefe oder Telegramme ihre Solidarität bekundeten. Die Ansprachen der Vertreter, die den Kongress persönlich begrüsst, drückten nicht nur die Solidarität zur I.T.F. aus, übermittelten nicht nur die Gefühle der Bewunderung und des Dankes für all das, was die Transportarbeiter indirekt für die Arbeiter anderer Berufe vollbringen oder vorbereiten, aber sie gaben auch deutlich zu erkennen, was die breiten Kreise der Arbeiterschaft ausserhalb des Verkehrswesens auch künftig von der I.T.F. er-

warten. Erwartungen, die, wenn sie nicht enttäuscht werden sollen, viele Anforderungen an die Leitung der I.T.F., sowie an alle angeschlossenen Verbände stellen.

Der Geist der Einigkeit, der Kameradschaft und der Bereitschaft zur stets engeren, innigeren und fruchtbarereren Zusammenarbeit kann wohl kaum besser werden als er diesmal war. Alle Beschlüsse wurden einstimmig gefasst, was als Seltenheit gilt. Allerdings, Fragen der Taktik standen diesmal nicht auf der Tagesordnung, die Möglichkeit für stark abweichende und gegeneinander prallende Ansichten war somit nicht gegeben, aber auch die dem Kongress unterbreiteten Anträge unsere Internationale umzubauen, zu vergrössern und zu kräftigen, ihre Arbeit zielsicherer und die I.T.F. selbst schlagkräftiger zu machen, hätten bei anderer Einstellung der Delegierten mehr als genug Anlass zum Auftreten schwer überbrückbarer Gegensätze geben können. Dass dies nicht geschah, beweist am besten den einheitlichen Willen, der heute die angeschlossenen Verbände beseelt, aus der I.T.F. eine Einheitsorganisation aller Transportarbeiter, ein mächtiges Bollwerk gegen die wirtschaftliche und politische Reaktion und ein wirksames Werkzeug im Kampfe des Proletariats für seine Befreiung zu machen.

Die wichtigsten Beschlüsse des Kongresses bringen wir an einer anderen Stelle des Blattes. Welche Beschlüsse für

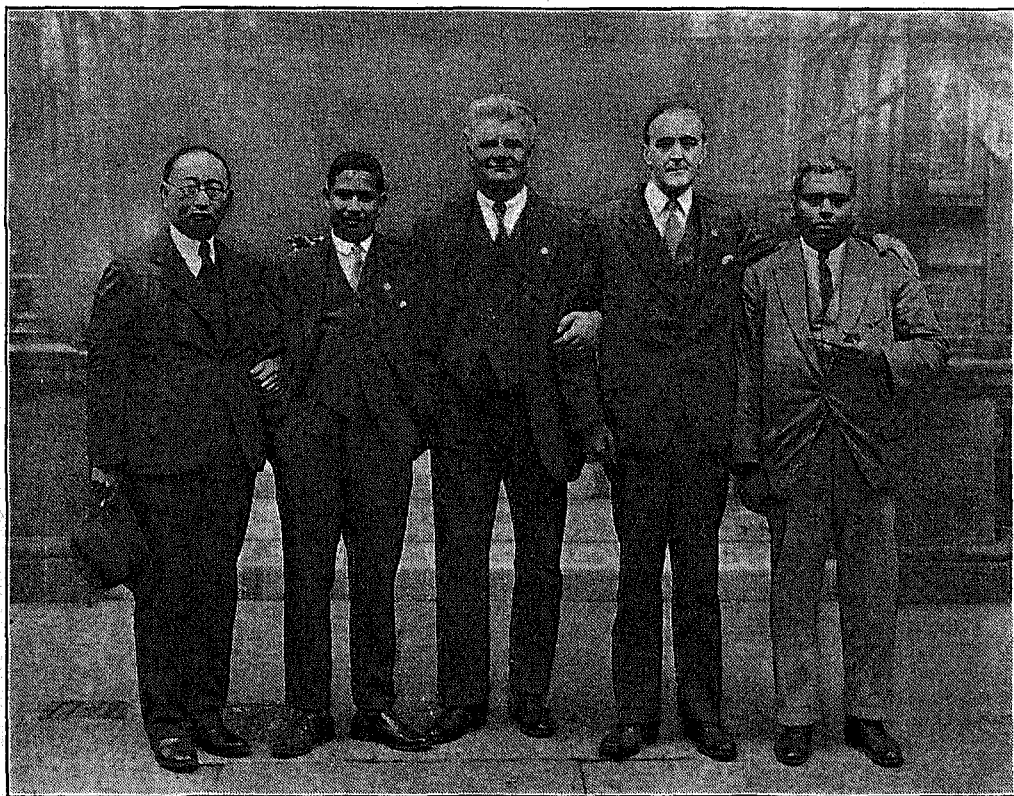
die weitere Entwicklung der I.T.F. von grösster Bedeutung sind, ist schwer zu sagen. Der einstimmige Beschluss zur Beitragserhöhung von 6 auf 8 holl. Cents pro Mitglied und Jahr *), der Beschluss zur Umgestaltung des Sekretariats, zur Erweiterung des Generalrats und des Exekutivkomitees werden, davon sind wir überzeugt, schon in der Geschäftsperiode bis zum nächsten, in Prag abzuhaltenden Kongress, greifbare Beweise dafür geben, wie wichtig diese Beschlüsse für das Wachstum und für den Ausbau der I.T.F. waren. Sie schaffen die Vorbedingungen für die richtige Ausführung der zahlreichen Aufträge, die der Kongress auf grund der Vorschläge der Sektionen der Hafenarbeiter, Eisenbahner, Seeleute, Binnenschiffer und Strassenbahner der Leitung der I.T.F. erteilte.

Die durch den Londoner Kongress abgeschlossene Geschäftsperiode war für die I.T.F. nicht schlecht; wenn aber der von dem Kongress kundgegebene Wille zur Einheit und Zusammenarbeit in Tat umgesetzt wird, dann verspricht die nächste Geschäftsperiode noch merklich besser zu werden.

Dieser Kongress war gut. Die Zukunft ist vielversprechend. Sorgen wir dafür, dass unsere Hoffnungen in Erfüllung gehen und dass die Erwartungen unserer Mitglieder und der Aussenstehenden nicht enttäuscht werden.

*) Immer noch lächerlich niedrig (Die Red.).

Der Ferne Osten und der Ferne Westen auf dem I.T.F.-Kongress.



Mogi - Japan, Mukerjee - Indien, Fimmen - I.T.F., Minchin - Canada, Daud - Indien.

Internationaler Transportarbeiter-Kongress, London 1930.

Eröffnungsrede des Vorsitzenden C. T. Cramp.



Es ist mir natürlich eine angenehme Aufgabe, in meinem Heimatland den Vorsitz des I.T.F.-Kongresses zu führen, des ersten in Grossbritannien seit Beendigung des europäischen Krieges. Sie verweilen nun im Geburtslande der Gewerkschaftsbewegung und zugleich in dem Lande, wo der Kapitalismus seit viel längerer Zeit als in irgend einem Lande der Welt schaltet und waltet. Das eine bedingte natürlich das andere und die Tatsache, dass Grossbritannien die zahlenmässig grösste und in mancher Hinsicht stärkste Gewerkschaftsbewegung der Welt besitzt, ist nicht so sehr unseren eigenen Tugenden zuzuschreiben

als der Notwendigkeit, unsere Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schützen. In vielen Dingen können wir von unseren Kameraden anderer Ländern lernen und es gibt wohl auch welche, in denen sie von uns lernen können. In jedem Lande mussten die Organisationen in der den inneren Verhältnissen am besten entsprechenden Weise entwickelt werden; die Umstände, die sie schufen, die Traditionen und Fähigkeiten der Menschen, die sie bildeten, bestimmten ihre Gestalt und Einstellung. Ich erstrebe keine tote Einförmigkeit der von der Arbeiterklasse in allen Ländern angewandten Methoden, sondern eine gegenseitige Verständigung und gegenseitige Unterstützung bei der Behandlung von Problemen, die wir alle zu lösen haben. Heute spreche ich nicht als Engländer, sondern als Mitglied der grossen und wachsenden Internationalen Transportarbeiter-Föderation. „Gross und wachsend“ sind keine leeren Worte, kein Redeschmuck. An Stärke, Ansehen und Rührigkeit übertrifft die I.T.F. alle anderen internationalen Berufssekretariate und von ihrem Wachstum können wir uns durch einen Blick in den Geschäftsbericht des Sekretariats überzeugen. Die Resolution des Stockholmer Kongresses über den Ausbau wurde durch das Exekutivkomitee, den Generalrat und das Sekretariat nach Möglichkeit ausgeführt. Selbstredend erfordert eine solche Riesenaufgabe Zeit und Geld und wir können ihre restlose Erfüllung nicht in den nächsten Jahren erhoffen. Immerhin ist ein guter Anfang bereits gemacht worden und aus dem zu Ihrer Beurteilung vorgelegten Geschäftsbericht können Sie ersehen, dass unsere Kameraden in den aussereuropäischen Ländern mehr und mehr ihren Platz in unseren Reihen einnehmen. Mit Begeisterung heissen wir sie alle willkommen und werden alles, was unsere gegenwärtige Lage uns gestattet, für sie tun. Möglicherweise fühlen einige unter ihnen sich zunächst in einer neuen Atmosphäre inmitten ihrer europäischen Kollegen. Die Methoden und Anschauungen derjenigen, die erst in jüngster Zeit mit dem Kapitalismus in Berührung gekommen sind, weichen natürlich von den Auffassungen der Erben von Traditionen, die weiter als ein Jahrhundert zurückreichen, einigermassen ab. Sind Unterschiede in den Methoden und manchmal auch in der Struktur der Organisationen altkapitalistischer Länder bereits vorhanden, so wird das in einem noch grösseren Masse bei einem Vergleich zwischen Ost und West zutreffen. Nichtsdestoweniger, in seinem Streben ist der Kapitalismus auf der ganzen Welt gleich und auf jedem Erdteil ist die Notwendigkeit des Zusammenschlusses der Arbeiter gleich gross. Die aus der praktischen Arbeit der I.T.F. spriessende Erfahrung wird, dessen bin ich sicher, zur Kräftigung der Gewerkschaftsbewegung in jedem, auf diesem Kongress vertretenen Lande beitragen. Je älter die I.T.F. wurde, umso stärker wurde ihr Einfluss; natürlich wurden auch ihre Methoden ausgebaut und diese haben mit ihrem Einfluss Schritt gehalten. In ihren Jugendjahren beieferte sie sich natürlich und hauptsächlich, den Geist der Solidarität unter ihren Mitgliedern verschiedener Staats- und Rassenzugehörigkeit und verschiedener Zunge zum Leben zu erwecken. Heute ist sie imstande, sich

mit praktischen Dingen zu beschäftigen, einen Teil ihrer Aufmerksamkeit auf die Arbeitsbedingungen zu konzentrieren und wirtschaftliche Fragen, welche das Leben der verschiedenen Sektionen berühren, zu prüfen.

Unter dem weiten Mantel der I.T.F. konnten die Sektionen der Seeleute, Hafentarbeiter, Transportarbeiter, Eisenbahner und Kraftfahrer die speziellen Berufsinteressen fördern; bei der Erörterung von Fragen ihres Alltagslebens vergassen sie ihre nationalen Unterschiede in grossem Masse. Diese wurden ersetzt durch das Gemeinschaftsgefühl, welches alle Arbeitsbrüder, die ein und dieselbe Aufgabe zu lösen haben, miteinander verbindet. Dies geschah bei uns in einer Weise, die nicht denkbar ist in Zusammenkünften, deren Teilnehmer nur als Vertreter von Ländern mehr allgemeine als gemeinsame Fragen erörtern. Die praktischen Ergebnisse, die allmählich aus diesen Konferenzen hervorspriessen, sind im Geschäftsbericht aufgezeichnet und erfreuen einen jeden, in dessen Gedankenwelt der Internationalismus mehr ist als ein frommer Wunsch. Wir dürfen jedoch nicht übersehen, dass die Interessen der I.T.F., als einer Föderation, immer über denen irgend einer Gruppe stehen müssen. Wir sind alle Verkehrsarbeiter, zu welcher Gruppe wir auch gehören mögen. Wir sind alle am Personen- und Güterverkehr interessiert und dürfen die Sorge um die Wohlfahrt der I.T.F. als Ganzes nicht durch unsere Gruppeninteressen verdrängen lassen. Während wir mit Recht auf die praktische Arbeit unserer verschiedenen Sektionen stolz sind, müssen wir uns immer vor Augen halten, dass die I.T.F. nur dann ein grosser Machtfaktor werden kann, wenn jede Sektion sich als Glied der grossen gemeinsamen Organisation betrachtet. Die Staatsmänner der Welt richten bei der Behandlung politischer Fragen im engeren Sinne ihre Aufmerksamkeit auf die Ausspielung der Interessen ihres Landes gegen die aller andern. Mit nationalistischen Schlagwörtern stürzten sie Völker in Kriege, lenkten sie die Aufmerksamkeit der Werktätigen von ihren eigenen und wirklichen Interessen ab und lehrten sie für das Prestige von Regierungen zu eifern. Unsere Ziele und Methoden sind ganz andere. Wir haben einsehen gelernt, dass der Sieg in einem Kampfe um nationales Prestige, denjenigen, die für die Nation ihr Bestes hergaben, nicht die Befreiung bringt. Deswegen stellen wir wirtschaftliche Dinge in den Vordergrund, wenden soweit als möglich internationale Methoden an, um unsere Interessen zu fördern, um die Arbeits- und Lebensbedingungen unserer Mitglieder zu verbessern. Die Weltprobleme sind immer mehr industrieller und wirtschaftlicher Natur. Der Befreiungskampf der Arbeiterklasse nimmt immer mehr die Gestalt einer grossen internationalen wirtschaftlichen Schlacht an und der sicherste Weg, um eigene wirtschaftliche Errungenschaften in irgend einem Lande zu schützen, ist das allgemeine Niveau in der Welt zu heben. Das will nicht sagen, dass die Arbeiter innerhalb der Grenzen ihres Landes den Kampf gegen ihre direkten Unterdrücker aufgeben sollen. Eine mächtige internationale Bewegung kann nur bestehen aus machtvollen nationalen Bewegungen. Wenn es mir gestattet ist, unseren Kameraden aus allen Ländern einen Rat zu geben, dann ist es dieser: Es ist Eure Pflicht, eine machtvolle Bewegung in Eurem Lande aufzubauen, dabei in erster Linie auf Eure eigene Kraft vertrauend; ohne das ist Eure internationale Aktion zur Unfruchtbarkeit verurteilt. Es gibt Länder — Italien ist ein Beispiel dafür — in denen die Gewerkschaftsbewegung gegen schwere Unterdrückung zu kämpfen hat und fast vollständig vernichtet ist. In solchen Fällen verleiht die I.T.F. alle mögliche Hilfe. Es freut uns, dass wir im Falle Italiens etwas tun konnten, nicht so viel wie wir wünschten, bei weitem nicht so viel wie wir noch zu tun hoffen. Ein Anfang ist gemacht und zweifellos werden wir mit der Zeit die italienische Gewerkschaftsbewegung frei und unabhängig wiederauferstehen sehen.

Es drängt mich, das Andenken der aus unserer internationalen Bewegung durch den Tod geschiedenen Kameraden zu ehren. Unter ihnen sind Peter Back, Vorsitzender des dänischen Seemannsverbandes; Eduard Jokela, Vorsitzender des finnischen Transportarbeiterverbandes; Franz Lill vom österreichischen Eisenbahnverband; Anton Prager, Vorsitzender des Transportarbeiterverbandes in der Tschechoslowakei und Joseph Schiller vom deutschen Eisenbahnverband in der Tschechoslowakei.

Das sind Namen, die wir kennen. Es sind sicher auch noch andere unter den Hingegangenen, die Anteil nahmen an der internationalen Bewegung der Transportarbeiter, deren Namen uns aber unbekannt sind. Ehre dem Andenken Aller!

Unser Kongress tritt zusammen in einem Momente, wo grosse wirtschaftliche Not die Welt bedrückt. Es ist unsere Pflicht, gemeinschaftlich mit den anderen internationalen Berufssekretariaten zu ihrer Beseitigung beizutragen. Wenn wir die Konsumkraft steigern und die Lebensweise der vielen Millionen Erdbewohner, die heute nicht die wirtschaftliche Kraft haben, alle Erzeugnisse der Industrie und Landwirtschaft zu kaufen und zu verbrauchen, heben können, dann ist ein grosser Schritt in der guten Richtung getan. Die Produktionsmethoden ändern sich, neue Energiequellen werden entdeckt, es vollzieht sich eine Umschichtung der Industrien über die ganze Welt.

Beschlüsse des Internationalen Transportarbeiter-Kongresses, abgehalten vom 22. bis 27. September 1930 in London.

Beiträge.

Der Beitrag wird mit Wirkung ab 1. Januar 1931 von 6 auf 8 holl. Cents pro Jahr und Mitglied erhöht.

Verfahren bei Anträgen auf Beitragserhöhung.

Bei jeder Entschliessung, die eine Beitragserhöhung mit sich bringen könnte, ist diese Erhöhung schätzungsweise anzugeben und die Entschliessung vor ihrer Annahme den Mitgliedsverbänden zu unterbreiten, damit diese sie in Erwägung ziehen können.

Zusammensetzung und Erweiterung des Generalrats und Exekutivkomitees.

a.) Im Generalrat werden die Organisationen in Estland, Lettland, Polen, der Tschechoslowakei, in Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien und Griechenland, die bisher nur einen Sitz inne hatten, künftig durch drei Delegierte, u. z. nach folgender Einteilung, vertreten:

1. Polen und die Randstaaten;
2. Tschechoslowakei und Rumänien;
3. Bulgarien, Griechenland und Jugoslawien.

b.) Das Exekutivkomitee wird ermächtigt, im Einvernehmen mit den angeschlossenen Organisationen im Fernen Osten und in Süd- und Nordamerika Massnahmen zu treffen, damit diese Organisationen eine angemessene Vertretung im Generalrat erhalten.

c.) Das Exekutivkomitee wird von 6 Mitgliedern (5 Vertreter und der Generalsekretär) auf 7 Mitglieder (6 Vertreter und der Generalsekretär) erweitert.

d.) Das Exekutivkomitee wird ermächtigt, die durch diese Erweiterungen notwendige Satzungsänderung zu bestimmen.

Zusammensetzung des Sekretariats.

Das Sekretariat der I. T. F. setzt sich zusammen aus:

- a.) einem Generalsekretär;
- b.) einem stellvertretenden Generalsekretär;
- c.) Sekretären, denen die Leitung gewisser Sektionen obliegt.

Der Generalsekretär und der stellvertretende Generalsekretär werden vom Kongresse gewählt, die Sekretäre vom Generalrat auf Vorschlag des Exekutivkomitees ernannt.

Washingtoner Abkommen.

Der Kongress beauftragt das Exekutivkomitee der I. T. F. zu prüfen, welche Massnahmen geeignet sind um die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens durch alle Regierungen zu erzie-

Die Aufgabe der Arbeiterklasse ist nicht nur eine Aenderung in der Gesellschaftsordnung herbeizuführen. Das wäre nicht hinreichend. Selbst in der sozialistischen oder kommunistischen Gesellschaftsordnung werden Wirtschaftsprobleme weiter bestehen. Schwere Denkarbeit wird noch notwendig sein, um eine Welt mit verschiedenen Klimas und ungleichmässiger Bevölkerungsdichte zu einer wohnlichen Stätte für eine neue Gesellschaft zu machen. Wir dürften die vollständige Lösung dieser Probleme nicht erleben, aber sicher ist, dass wir nur unter Aufbietung unserer geistigen Fähigkeiten und aller unserer Energie für eine befriedigende Lösung dieser grossen Aufgaben, ein günstiges Urteil der kommenden Generationen verdienen können.

Nach der Vorbereitung dieser Rede hat die Reaktion ihren hässlichen Kopf in den andern Ländern höher als zuvor aufgerichtet. In Polen wird der Versuch unternommen, die Stimme der Demokratie vollkommen zu unterdrücken. In Deutschland haben die kürzlichen Wahlen die Position der Gegner der Sozialdemokratie gestärkt und in Finnland werden Gewaltmethoden angewandt, um die Reihen der organisierten Arbeiter zu schwächen. Die I. T. F. muss sich allen diesen Tendenzen und Versuchen zur Versklavung der Arbeiter energisch widersetzen.

len und den Achtstundentag im Transportgewerbe aller Länder, einschliesslich des Orients und der Tropen, sicherzustellen.

Nachtarbeit.

Der Kongress erklärt, dass die Nachtarbeit zu höheren Sätzen als die Tagarbeit zu entlohnen und dass in den Ländern des Fernen Ostens keine Abweichung von diesem Grundsatz gerechtfertigt ist.

Untersuchung über die Lebensverhältnisse der Arbeiter des Ostens.

Der Generalrat der I. T. F. wird beauftragt, nach Fühlungnahme mit den angeschlossenen Organisationen des Ostens Schritte zur Einleitung einer Erhebung über die allgemeinen Lebensverhältnisse der Arbeiter des Ostens zu übernehmen, zu dem Zwecke, ihre wirtschaftlichen Verhältnisse und ihren Lebensstandard zu verbessern.

Untersuchung über die Beförderung von Personen im Strassenverkehr.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Exekutivkomitee, eine Untersuchung über die Organisierung und Verwaltung der Betriebe zur Beförderung von Personen im Strassenverkehr durchzuführen unter besonderer Berücksichtigung des kommunalen und interkommunalen Verkehrswesens, d. h. innerhalb der Städte, zwischen Städten und angrenzenden Orten und zwischen Städten, ferner über die Eigentumsverhältnisse und die Verwaltung solcher Verkehrsbetriebe.

Abschaffung der Bahnübergänge.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Exekutivkomitee, im Hinblick auf die zahlreichen schweren Unglücksfälle an Eisenbahnübergängen einen energischen Propagandafeldzug durchzuführen zum Zwecke der allgemeinen Abschaffung solcher Uebergänge und deren Ersetzung durch Ueber- und Unterführungen.

Internationale Kundgebungen.

Der Kongress hält es für wünschenswert, dass internationale Kundgebungen von Mitgliedsverbänden der I. T. F., wie Ländertreffen der Eisenbahner, erst nach vorheriger Rücksprache mit der I. T. F. und unter deren Leitung abgehalten werden.

Die Arbeitszeit an Bord der Schiffe.

Der Kongress fordert die Einführung des wirklichen Achtstundentages und der Achtundvierzigstundenwoche und die grundsätzliche Abschaffung der Ueberzeitsarbeit an Bord der Schiffe.

Der Kongress erhebt die Forderung für die Seeleute aller Länder und Rassen und legt ausdrücklich Verwahrung gegen eine etwaige Ausnahme für indische Seeleute ein.

Beratungsverfahren für seemännische Angelegenheiten vor der Internationalen Arbeits-Organisation.

Die Sonderkonferenz der Seeleute-Sektion der I. T. F. vom 25. September 1930 in London hat den Beschluss der 48. Session des Verwaltungsrates des I. A. A. geprüft.

Der Verwaltungsrat hat beschlossen: 1.) das I. A. A. zu beauftragen, im Jahre 1930 eine dreiparteiige technische Kommission einzuberufen; 2.) den Beschluss, ob eine ordentliche oder eine maritime Konferenz der Internationalen Arbeits-Organisation endgültig in zweiter Lesung über die bereits durch die maritime Konferenz vom Jahre 1929 in erster Lesung behandelten Seemannsfragen zu beschliessen hat, aufzuschieben, bis zu dem Zeitpunkte, wo die Ergebnisse der Untersuchung durch die technische Kommission geprüft worden sind.

Die Seemannssekktion der I. T. F. bedauert den Beschluss des Verwaltungsrates aus den selben Gründen, die schriftlich und mündlich zur Kenntnis des Direktors des I. A. A. gebracht wurden und teilt im übrigen die Ansicht der Internationalen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine, welche dahin geht, dass die Einberufung einer Vorkonferenz verfehlt und gefährlich ist; verfehlt, weil die letzte maritime Konferenz bereits Beschlüsse über die vorliegenden Seemannsfragen gefasst hat, gefährlich, weil die Plenarsitzung der Internationalen Arbeitskonferenz durch die Beschlüsse der Vorkonferenz in einem gewissen Sinne gebunden wäre.

Die Seeleutesektion der I. T. F. spricht im Namen der Seeleute aller Nationen und Rassen die Hoffnung aus, dass doch noch eine günstige Entscheidung getroffen wird, um die Seemannsfragen, insbesondere die der Arbeitszeit an Bord, durch eine Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1931 erledigt werden.

Stellenvermittlung für Seeleute.

Der Kongress ersucht die Regierungen des Ostens, im besonderen die indische Regierung, dringend, die Uebereinkommensentwürfe der Internationalen Arbeitskonferenz von Genua betreffend die Stellenvermittlung für Seeleute durch Errichtung von Arbeitsnachweisen mit beratenden Komitees — statt der Seemannsanheuerung durch Stellenvermittler, wie Schiffsmakler etc. — in Kraft zu setzen.

Untersuchung über die Arbeitsmarktverhältnisse in den Hafenerbetrieben.

Der Kongress beauftragt das Sekretariat, Nachforschungen über den Stand von Angebot an und Nachfrage nach Arbeitskräften in den Hafenerbetrieben der wichtigsten Häfen in den einzelnen Ländern anzustellen und Massnahmen zu einer Regelung dieser Verhältnisse zu treffen.

Untersuchung über die gesetzlichen Vorschriften betr. Arbeitsunfälle auf ausländischen Schiffen.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Exekutivkomitee, eine Erhebung durchzuführen über die in den verschiedenen Ländern in Kraft befindlichen Gesetze, betreffend:

- 1.) die Unfallentschädigung der Arbeiter und/oder andere Rechtsmittel unter besonderer Berücksichtigung der rechtlichen Stellung der Hafenerbeiter, denen an Bord ausländischer Schiffe Unfälle zustossen, zur Vereinfachung des Klageverfahrens bei Schadenersatzforderungen gegen die betreffenden Reeder und
- 2.) die Versicherung bei Erwerbsunfähigkeit.

Die Arbeitsverhältnisse und das internationale Programm der Binnenschiffer.

Der Kongress beauftragt das Sekretariat, baldmöglichst Erhe-

bungen über die Arbeitsbedingungen, die Löhne, Arbeitszeit und die sozialen Verhältnisse in der Binnenschiffahrt einzuleiten. Den angeschlossenen Verbänden ist das Ergebnis dieser Untersuchung mitzuteilen, wonach der Beirat der Binnenschiffer einberufen werden soll, um ein Forderungsprogramm aufzustellen und Massnahmen zu seiner Durchführung zu beraten.

Ausbildung der Kraftwagenführer.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist davon überzeugt, dass die Festsetzung eines angemessenen Grades der Berufstüchtigkeit von höchster Bedeutung für die Erhaltung und Verbesserung der Lebenslage und Arbeitsbedingungen der Kraftwagenführer ist und ersucht die angeschlossenen Verbände besonders darauf zu achten, dass die in dem internationalen Forderungsprogramm der Kraftfahrer-Sektion der I. T. F. enthaltenen Richtlinien über die Ausbildung auch tatsächlich durchgeführt werden.

Internationales Programm der Strassenbahner.

Der Kongress ersucht das Exekutivkomitee der I. T. F., einen Beirat für die Strassenbahnersektion einzusetzen und beauftragt das Sekretariat, die erforderlichen Erhebungen einzuleiten, welche den Beirat instandsetzen sollen, ein Programm der Mindestforderungen auf technischem, arbeitsrechtlichem und sozialem Gebiete aufzustellen.

Sicherheit im Strassenbahnverkehr.

Der Kongress hält es für unerlässlich, dass die Strassenbahnen mit allen zum Schutze der Angestellten und des fahrenden Publikums notwendigen Sicherheitsvorrichtungen ausgerüstet sind. Das Sekretariat wird beauftragt, die angeschlossenen Organisationen im Kampfe für die Einführung solcher Sicherheitsmassnahmen kräftigst zu unterstützen.

Ueberwiesene Anträge.

Der Kongress verwies an den Generalrat zu näherer Prüfung einen Antrag betr. die Kollektivverträge und einen Antrag über die Sozialisierung des Transportes zu Lande.

Wahlen, Sitz und Ort des nächsten Kongresses.

Die Neuwahlen ergaben folgende Zusammensetzung:

des Generalrats:

Grossbritannien: Cramp und Bevin (Stellvertreter: Walkden und Henson);

Deutschland: Döring und Jochade (Stellvertreter: Schumann und Scheffel);

Skandinavien: Lindley (Stellvertreter: Pedersen);

Frankreich: Bidégaray (Stellvertreter: Vignaud);

Italien: Sardelli;

Spanien: Gómez (Stellvertreter: Diaz);

Balkanländer: Stanko (Stellvertreter: Issaïeff);

Polen und die Randstaaten: Maxamin (Stellvertreter: Seibold);

Tschechoslowakei und Rumänien: Brodecky (Stellvertreter: Grünzner);

Belgien und Holland: Mahlman (Stellvertreter: Lambert);

Oesterreich, die Schweiz und Ungarn: Bratschi (Stellvertreter: Smeykal);

Japan: Hamada (Stellvertreter: Mogi);

Britisch-Indien: Daud (Stellvertreter: Munawar);

des Exekutivkomitees:

Cramp — *England*, Döring — *Deutschland*, Bidégaray — *Frankreich*, Lindley — *Schweden*, Bratschi — *Schweiz* und Mahlman — *Belgien*.

Die beiden Sekretäre, Fimmen und Nathans, wurden einstimmig wiedergewählt.

Amsterdam bleibt Sitz der I. T. F. für die nächste Geschäftsperiode.

Der Kongress von 1932 findet in Prag statt.

Der Fünfjahrplan der Sowjetunion (II).

Von GEORG KISER.

Bevor wir nun zur Darstellung des Fünfjahrplanes übergehen, wollen wir noch die Lage der russischen Volkswirtschaft am Anfang des Jahrfünfts in Kürze charakterisieren. Im Jahre 1927/28 wurde die sogenannte „Wiederaufbauperiode“ beendet, das heisst, in diesem Jahre über-

schrift die Volkswirtschaft der Sowjetunion auf den wichtigsten Gebieten das Niveau der Vorkriegszeit. Die folgenden Angaben geben einen Aufschluss über die Entwicklung der Volkswirtschaft im Vergleich mit der Vorkriegszeit.

Die Dynamik der Volkswirtschaft der Sowjetunion.

Produktionszweige	Absolute Ziffern		In Proz. von 1913
	1913	1927/28	
I. Elektrifizierung:			
Stromerzeugung (Millionen Kilowattstunden)	1945	5050	259.6
II. Brennstoffe:			
Steinkohle (Millionen Tonnen)	28.9	35.4	122.5
Naphtha (Millionen Tonnen)	9.3	13.2	125.8
Torf (Millionen Tonnen)	1.6	6.9	446.2
III. Maschinenbau:			
Vergasungsmotoren (1000 Ps)	26.5	107.9	403.4
Landwirtschaftl. Maschinen (Millionen Rubel)	67	125	186.6
IV. Erze und Metall:			
Eisenerze (Millionen Tonnen)	9.2	5.7	61.9
Roheisen (Millionen Tonnen)	4.2	3.3	79.1
V. Konsumtionsartikel:			
Baumwollgewebe (Millionen Meter)	2250	2742	121.9
Wollgewebe und Tuch (Millionen Meter)	95	97	102.1
VI. Landwirtschaftliche Produkte:			
Getreide (Millionen Tonnen)	81.6	73.1	89.5
Baumwolle (1000 Tonnen)	744	718	96.6
Flachs (1000 Tonnen)	454	248	45.6
Zuckerrüben (Millionen Tonnen)	10.9	10.1	92.7

Die Tabelle vermittelt uns einen aufschlussreichen Einblick in die Entwicklung der russischen Volkswirtschaft der letzten Jahre. Wir sehen, wie in einer Reihe von Industriezweigen die Vorkriegsproduktion bei weitem überschritten wurde, wie zum Beispiel in der Stromerzeugung 259 Prozent, Maschinenbau 403 Prozent, Steinkohle 122 Prozent usw. Es fällt aber zugleich das starke Zurückbleiben der Hüttenindustrie — das Rückgrat der Industrialisierung — einerseits und der landwirtschaftlichen Produktion andererseits auf. So ergab das Jahr 1927/28 nur 61 Prozent der Eisenerzeugung, 34 Prozent der Manganerzproduktion, zirka 97 Prozent der Roheisenerzeugung, 93 Prozent der Martinstahlerzeugung und 91 Prozent der Walzeisenproduktion. Dies bedeutet, dass das ohnehin sehr niedrige Vorkriegsniveau auf einem der wichtigsten Wirtschaftsgebiete nicht erreicht werden konnte.

Von viel mehr entscheidender Bedeutung ist die Unterproduktion der landwirtschaftlichen Produkte. So erreicht im Jahre 1927/28 die Getreideanbaufläche 94.8 Prozent ihres Umfanges von 1913, die Bruttogetreideproduktion zirka 90 Prozent und das Marktgetreide nur 50 Prozent der Vorkriegszeit. Auch die wichtigsten technischen Kulturen, wie Flachs und Baumwolle, bleiben noch immer

hinter dem Vorkriegsumfang zurück. In diesem Zurückbleiben widerspiegelt sich in voller Klarheit das grösste Hindernis für den wirtschaftlichen Aufbau der Sowjetunion mit ihrer gewaltigen Ueberzahl an landwirtschaftlicher Bevölkerung. (Im Jahre 1927/28 wohnten von den 151.3 Millionen Einwohnern der Sowjetunion nur 27.9 Millionen oder 18.4 Prozent in den Städten.) Auch die im Vergleich mit dem Wachstum der Bevölkerung unerhebliche Steigerung der Produktion von Konsumtionsmitteln ist eine der wichtigsten Ursachen der ungeheuer grossen Warenknappheit, die übrigens besonders stark in den ersten Jahren des Fünfjahrplanes zum Vorschein kam. Zu den wesentlichen Kennzeichen dieses wirtschaftlichen Abschnittes gehört unter anderem das Anwachsen des Proletariats zu seiner Vorkriegsstärke, die Uebersteigerung der Vorkriegslöhne um 22 Prozent, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes um 30 Prozent und ein Wachstum des Volkseinkommens um 5 Prozent. Das sind in allgemeiner Form die Ergebnisse der wirtschaftlichen Entwicklung der Sowjetunion zum Zeitpunkt der Aufstellung des Fünfjahrplanes, zu dessen Darstellung wir nunmehr schreiten.

Die Umwandlung der Sowjetunion aus einem industriellen Agrarstaat zu einem agrarischen Industriestaat bildet die zentrale Idee des Fünfjahrplanes. Dieses Ziel

soll durch grosse Kapitalinvestitionen in der Industrie, und hier in erster Linie in der Schwerindustrie, erreicht werden. Während im abgelaufenen Jahrfünft 1923/24 bis 1927/28 die Gesamtsumme der Investitionen 26.5 Milliarden Rubel betrug, sollen sie im laufenden Jahrfünft 64.6 Milliarden Rubel betragen. Die Investitionen in der Industrie sollen statt 4.4 Milliarden Rubel 16.4 Milliarden Rubel betragen, einschliesslich der Elektrifizierungsausgaben sogar 20 Milliarden Rubel. Durch diese immense Summe soll die Struktur des Grundkapitals des Landes am Ende des Jahrfünfts folgende Verschiebung erfahren:

	Milliarden Rubel		1932/33 in Proz. von 1927/28
	1927/28	1932/33	
Gesamtes Grundkapital	70.2	127.8	182.1
Darunter:			
Industrie	8.6	25.8	300
Ueberlandzentralen	1	5.3	525.1
Eisenbahnwesen	10.1	16.9	167.4
Landwirtschaft	28.7	38.9	135.3
Städtischer Wohnungsbau	13.1	18.5	141

Wir sehen hier eine deutliche Tendenz der Steigerung des spezifischen Gewichts des Industriekapitals. Wie bereits oben erwähnt wurde, sind die grossen Kapitalinvestitionen dem Ausbau der Schwerindustrie zugedacht, und zwar 80 Prozent aller Industrieinvestitionen. In dieser Bestimmung der Kapitalinvestitionen lassen sich zwei wichtige wirtschaftspolitische Momente bemerken: 1. Durch die Schaffung einer grosszügigen Schwerindustrie will man nicht nur eine wirtschaftliche Unabhängigkeit von der kapitalistischen Umwelt erreichen, sondern zugleich auch eine Schutzwehr gegen das feindliche Ausland aufbauen. 2. Dadurch, dass man alle Kraft auf die Schwerindustrie konzentriert, kann man wenig Konsumgüter produzieren, daher die starke Benachteiligung der Konsumtionsindustrie und als Folge die fürchterliche Not an fast allen wichtigsten Bedarfsartikeln, wie Kleidung, Wäsche, Schuhe, Seife usw.

(Fortsetzung folgt).

Mitteilungen des Sekretariats.

Neuanmeldung.

Der Eisenbahnverband Rhodesiens.

Eingegangene Beiträge.

Für 1929:		
Polnischer Eisenbahnverband	Hfl.	41,76
Für 1930:		
Gesamtverband	Hfl.	9 599,49
Einheitsverband	„	3 780,—
Transportarbeiterverband Gross-		
britanniens	„	2 820,—
Irlandischer Transportarbeiterverband	„	74,90
Jugoslawischer Eisenbahnverband	„	172,66
Lettländischer Eisenbahnverband	„	127,95
Polnischer Eisenbahnverband	„	750,—
Spanischer Transportarbeiterverband	Pes.	2 808,—



Die Psychotechnik bei den Schweizerischen Bundesbahnen.

Die schweizerischen Staatsbetriebe bieten eine gesuchte Beschäftigung. In der Nachkriegszeit übersteigt das Angebot oft den Bedarf um mehr als das Zehnfache. Und der Bedarf an Personal steigt nicht, zumindest nicht bei den Eisenbahnen, weil die Betriebe sozusagen ihr Wachstum vollendet haben; der Personalbedarf sinkt sogar stellenweise unter dem doppelten Einfluss von Verkehrsrückgang und Rationalisierung. Dies versetzt die Verwaltung der Bundesbahnen in die Lage sehr wählerisch zu sein in der Rekrutierung der Elemente, die den Personalkörper der Zukunft bilden sollen.

Die demokratischen Grundsätze des Landes bestimmen, dass der Staatsdienst den jungen Bürgern mit einer guten mittelmässigen Allgemeinbildung offen steht. Hier besteht also eine Schranke, die es verbietet, die Anforderungen an das theoretische Wissen ins Unvernünftige zu steigern. Hingegen bilden demokratische Grundsätze kein Hindernis für hohe Ansprüche an das praktische Können. Als die Verwaltung der Bundesbahnen in dieser Hinsicht anspruchsvoller wurde, da war das Mittel gleich zur Hand: die jüngste Errungenschaft der angewandten Psychologie, d. i. die Psychotechnik.

So gehen die Bewerber um den Eisenbahndienst seit einigen Jahren durch ein dreifaches Sieb: die Kenntnisprüfung, die (psychotechnische) Eignungsprüfung und die ärztliche Untersuchung. Wer die Kenntnisprüfung nicht besteht, wird zur Eignungsprüfung nicht zugelassen. Die Eignungsprüfung gilt als Ergänzung der Kenntnisprüfung, denn man ist allgemein der Ansicht, dass „gute Schulkenntnisse in keiner Weise gute Charaktereigenschaften und spätere berufliche Eignung und Tüchtigkeit garantieren“. Es gilt „neben den schulmässig erlernten Fertigkeiten auch die ursprünglich im Menschen veranlagten Fähigkeiten und Charaktereigenschaften feststellen zu können“. ¹⁾

Die schweizerischen Bundesbahnen betreiben eigene Werkstätten und rekrutieren alljährlich eine Anzahl Handwerkerlehrlinge. Für deren Eignungsprüfung hat die Verwaltung sich eigene Einrichtungen und ein eigenes Verfahren geschaffen. „Der Zweck der Eignungsprüfung besteht darin, die Beschaffenheit der Sinnesorgane, die natürliche Intelligenz, die Befähigung zum Handwerk zu erproben. Hiefür sind massgebend

Augenmass, Muskel- und Gelenkempfindlichkeit, Anstelligkeit und Aufmerksamkeit, Vorstellungsvermögen, Gedächtnis, technisches Denken und Geschicklichkeit der Arbeitshand. Die Untersuchung dieser Eigenschaften und Fähigkeiten wird mit hiefür „geeichten“ Prüfgeräten und für alle Prüflinge unter gleichen Bedingungen durchgeführt. Die Leistungen werden ziffernmässig angemessen nach Grösse, Richtigkeit, Güte, Treffern und Fehlschlägen, zum Teil auch nach der gebrauchten Zeit; und die Leistungswerte werden in Prozenten der von einem bestimmten Personenkreis (hier die Bewerber um Handwerkerlehrlingsstellen) erreichten Höchstleistung dargestellt. Um die Eignungsprüfung mit Erfolg zu bestehen, muss der Prüfling eine *Mindestleistung von 35%* der von der Gesamtheit der Prüflinge erreichten *Höchstleistung von 100%* aufweisen“. ²⁾

Von welcher Bedeutung die psychotechnische Eignungsuntersuchung nicht nur für die Verwaltung sondern auch für den Prüfling ist, geht aus der Tatsache hervor, dass von 155 i. J. 1927 geprüften Bewerbern für die Lehrlingsstellen in den Bundesbahnwerkstätten nur 78 die Eignungsprüfung bestanden.

Also von denjenigen, die die Kenntnisprüfung bestanden, wollten etwa die Hälfte einen Beruf wählen für den sie offensichtlich nicht geeignet sind. Für diese ist das Ergebnis der Eignungsuntersuchungen eine notwendige Enttäuschung. Kennzeichnend ist, dass manche Prüflinge, die bei der Kenntnisprüfung glänzten, bei der Eignungsprüfung fast gänzlich versagten. Dass die Prüflinge, welche die Kenntnisprüfung nicht bestehen, auf ihre Eignung nicht geprüft werden, muss im Interesse dieser jungen Leute bedauert werden.

In den Kreisen der schweizerischen Bundesbahnen ist man von der Treffsicherheit des Verfahrens überzeugt. Das psychotechnische Gutachten mit seiner Vorausbeurteilung der Entwicklung des Prüflings wird wiederholt mit der tatsächlich beobachteten Führung und Leistung des Lehrlings verglichen. Diese Bewährungskontrolle bestätigt die Erwartungen der Fachleute: es gibt sozusagen keine Versager mehr unter den Handwerkerlehrlingen. Im Gegenteil, die Prädikate „sehr gut“ und „gut“ werden in den Beurteilungen der Lehrlinge durch die Lehrmeister fast zur Regel.

Das leidliche „befriedigend“ wird zur Ausnahme.

Daraus wird geschlussfolgert, dass die Eignungsprüfung der Handwerkerlehrlinge eine *Bestauslese* ergibt.

Schwieriger ist es, die Eignung für den Stationsdienst genau zu ermitteln. Erstens kommt es bei den Stationslehrlingen in grösserem Masse als bei den Handwerkerlehrlingen auf den Charakter, geistige Fähigkeiten und Nervenbeherrschung an. Zweitens besitzt die Bundesbahn noch keine eigene Einrichtung zur Abnahme der Eignungsprüfung der Lehrlinge für den Stationsdienst. Sie ist auf die Untersuchung durch private psychotechnische Institute angewiesen. Diese „arbeiten methodisch mehr im Sinne einer allgemeinen Berufsberatung, d. h. für eine ausgedehntere Kundschaft und nicht für die besonderen Bedürfnisse der schweizerischen Bundesbahnen oder gar des Stationsdienstes. Die Prüfergebnisse, die vorwiegend auf Beobachtung fussen, werden in einem meist ziemlich umfangreichen Gutachten niedergelegt. Es ist dann Aufgabe der Verwaltung, selber aus den Angaben Eignung oder Nichteignung für den Dienst herauszulesen.“ ³⁾

Die Eisenbahnverwaltung liess in den Jahren 1928/30 einen Teil der Bewerber psychotechnisch prüfen, hat aber nicht bekanntgegeben, aus wieviel Gutachten sie die Nichteignung herausgelesen hat. Die Postverwaltung hat in derselben Zeit alle Beamtenlehrlingsbewerber (nach bestandener Kenntnisprüfung) psychotechnisch geprüft. Die Eignungsprüfung bestanden:

69	von 90	Prüflingen	im	Jahre	1928
98	„	129	„	„	1929
156	„	209	„	„	1930

Weniger sicher ist hier die Feststellung der Eignung als des Eignungsmangels. Die psychotechnische Untersuchung ist noch als Versuch gedacht; das Hauptgewicht liegt immer noch auf der Kenntnisprüfung, bei welcher die Verwaltungen ihre Anforderungen an das Wissen der Bewerber ihrem Bedürfnis anpassen.

Um die Anhaltspunkte für ein eigenes Verfahren zu schaffen, wird eine zehnjährige Bewährungskontrolle vorgenommen. Die Bewährungskontrolle der 1928 eingestellten 28 Stationslehrlinge wurde im Herbst 1929, nach anderthalb Jahren zurückgelegter Lehrzeit vorgenommen. Die bei den Handwerkerlehrlingen gemachten Erfahrungen bestätigten sich einigermassen, denn 11 Lehrlinge erhielten das Prädikat „sehr gut“, 14 „gut“ und 3 „gut bis mittelmässig“. Die Leistung keines Lehrlings wurde als „mittelmässig“ oder „ungenügend“ beurteilt.

„Ueber den Erfolg der Eignungsprüfungen bei den Stationslehrlingen kann ein abschliessendes Urteil noch nicht angegeben werden. Mit Sicherheit kann aber heute schon gesagt werden, dass das neue Verfahren eine bessere Personalauslese verbürgt, als Schulzeugnisse,

Kenntnisprüfung und persönlicher Eindruck allein. Auch Erkundigungen sind erfahrungsgemäss nicht immer zuverlässig. Auf alle Fälle erleichtert die psychotechnische Begutachtung den Entscheid über Annahme oder Ablehnung dann, wenn alles andere die Bewerber auf gleiche Stufe stellt. Sie kann aber überdies wertvolle Fingerzeige geben für die persönliche Behandlung und Erziehung des Lehrlings, sei es, dass man ihn zum vorneherein dem passenden Meister zuteilen kann, sei es, dass dieser selber für seine Arbeit willkommene Winke erhält. Freilich muss dann vom Gutachten verlangt werden, dass es auch für durchschnittlich gebildete Laien verständlich sei. Schon aus diesem Grunde, namentlich aber im Hinblick auf ein notwendiges enges Zusammenarbeiten von Psychotechnik und Praxis, erscheint der Uebergang zu eigenen Prüfungen als gegeben. Nur durch diese enge Fühlungnahme ist eine richtige Nutzbarmachung der Psychotechnik gewährleistet. Schulkenntnisse und ärztliche Begutachtungen behalten ihren vollen Wert bei. Die Psychotechnik will nicht *das*, sondern nur *ein Mittel* sein, neben den andern, zur Auswahl eines geeigneten Personals“.)

Gegen die Psychotechnik besteht in den Reihen des Personals kein Widerstreben, denn in der normal sich abwickelnden Laufbahn kommt die psychotechnische Eignungsprüfung nach dem Dienstantritt nicht mehr vor. Den Interessen des Personals geschieht kein Abbruch dadurch, dass grösste Sorgfalt auf die Rekrutierung des Nachwuchses verwendet wird. Während die Gewerkschaften des Personals der Staatsbetriebe sich der Anwendung psychotechnischer Methoden für die Rekrutierung nicht widersetzen, so wäre doch mit scharfem Widerstande zu rechnen, falls die Psychotechnik bei Abbaumassnahmen eine Rolle spielen würde.

1) Dr. Hugentobler in „L'Union postale“, Aug. 1929.
2) Leupold im „S.B.B.-Nachrichtenblatt“, Okt. 1926.
3) A. Beck, Bericht August 1930.
4) A. Beck, Bericht August 1930.

Reichskonferenz des deutschen Zugförderungs- personals.

Mit Genugtuung kann der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands auf die Konferenz seiner Fachgruppe des Lokomotiv- und Motorwagenpersonals vom 5. Oktober in Nürnberg zurückblicken.

Mehr als 200 Delegierte füllten den geschmackvoll geschmückten Saal. Die Diskussionen über die sehr interessanten Referate betreffend „Die Personalpolitik der Reichsbahn“ von Koll. Kramer, Leiter der Beamtensektion des Einheitsverbandes und „Der Zugförderungsdienst bei der Deutschen Reichsbahn und das

Zugförderungspersonal“ von Koll. Jordan, Leiter der Fachgruppe, sowie über ein halbes Hundert Anträge, standen auf hohem Niveau.

Was jedem Zuhörer bei diesen Diskussionen auffallen musste, war nicht nur der grosse Ernst und Sachkundigkeit, die die Führer der Organisation in bezug auf die ihnen anvertrauten Belangen des Lokomotivpersonals an den Tag legten, aber der Geist, der die Delegierten beseele. Deutlich klang in jeder Rede die Auffassung durch, dass das tägliche gewerkschaftliche Ringen für die Verbesserung des Arbeiterloses als eine zum Grosskampf der gesamten Arbeiterklasse gehörende Kampfhandlung betrachtet werden muss.

Auf dieser Konferenz war es nicht notwendig auf die internationale Aktion in der Frage der Einmannbesetzung von Lokomotiven, zur Verteidigung der Interessen des Personals (sogut wie des Publikums), besonders einzugehen um die Teilnehmer von der Notwendigkeit beständiger und möglichst enger Fühlungnahme mit den Kollegen des Auslandes zu überzeugen.

Die Fachgruppe des Zugförderungspersonals des Einheitsverbandes zählt z. Z. rund 6000 Mitglieder. Im Verhältnis zur Anzahl der Angehörigen des Berufes, ist dies noch ein kleiner Prozentsatz; aber als eine Truppe überzeugter Kämpfer, als eine Kerntruppe, ist diese Anzahl doch nicht zu unterschätzen. Die Konferenz bewies, dass der Einheitsverband in seiner Fachgruppe VI Arbeiter und Kämpfer besitzt, mit welchen man der Zukunft furchtlos ins Auge schauen kann, wenn auch die augenblicklich zu überwindenden Hindernisse gross scheinen oder sind.

Die Konferenz weckte Interesse im In- und Auslande. Am Vorabend des Konferenztages fand eine internationale Kundgebung statt, auf welcher die Bezirks- und Ortsausschüsse des A.D.G.B., des A.D.B. und der S.P.D., die sozialdemokratischen Fraktionen des Gemeinderats und des Landtags vertreten waren. Auf der Rednerliste des Abends standen, neben dem Verbandsvorsitzenden Schefel, der stellvertretende Generalsekretär der I.T.F., welcher über die internationale Interessenvertretung des Lokomotivpersonals referierte, und Vertreter der Bruderorganisationen Frankreichs, Belgiens, Oesterreichs und der Schweiz. Sympathiebezeugungen der Lokomotivgewerkschaften Schwedens, Dänemarks und Polens waren brieflich oder telegraphisch übermittelt worden, weil alle drei Organisationen durch unvorhergesehene Umstände an der Entsendung einer Delegation verhindert waren.

In unserer nächsten Nummer werden wir die Beschlüsse der Konferenz besprechen und später einen Teil des reichhaltigen Materials, welches die Leitung der Fachgruppe der Konferenz unterbreitete, veröffentlichen.

Die Verantwortlichkeit der Eisenbahner bei Unfällen.

Schweden.

Eisenbahnunfälle, die erheblicheren Sachschaden verursachen oder bei denen Personen erhebliche Verletzungen erleiden, sind immer Gegenstand einer rechtskundigen Untersuchung durch die Eisenbahnverwaltung, bisweilen auch durch die Polizeibehörden. Bei Unfällen untergeordneter Bedeutung, bei deren Untersuchung festgestellt wird, dass verbrecherische Handlungen nicht vorliegen, fällt der Eisenbahnverwaltung die moralische Repression der Vergehen anheim, d. h. sie kann nach ihren eigenen Vorschriften Disziplinarstrafen verhängen gegen den oder die Urheber des Unfalls.

Bei ernsteren Unfällen, mit welchen die Polizei sich befasst hat, kann die Staatsanwaltschaft Klage erheben. In diesem Falle stellt das Gericht fest, gegen welche gesetzlichen und administrativen Sicherheitsvorschriften verstossen wurde und verurteilt eventuell laut dem Strafgesetzbuche. Falls eine Zivilklage vorliegt, kann das Gericht den oder die Urheber des Unfalls persönlich zu Schadenersatzleistungen verurteilen. Gegen die richterlichen Aussprüche kann natürlich Berufung eingelegt werden.

Die Frage der Untersuchungshaft wird für die Urheber von Eisenbahnunfällen nach gemeinen Recht geregelt. Die diesbezüglichen Gesetze bestimmen, dass ohne auf Wahrscheinlichkeitsbeweisen begründeten Verdacht keine eines Verbrechens bezichtigte Person verhaftet werden darf. Bei begründetem Verdacht ist die Verhaftung immer anzuordnen, wenn das Verbrechen mit dem Tode oder mindestens zwei Jahren Zwangsarbeit strafbar ist. In allen anderen Fällen, wo die Vergehen mit Gefängnis oder weniger als zwei Jahren Zwangsarbeit strafbar sind, wird die verdächtige Person nicht in Untersuchungshaft genommen, es sei denn, dass sie keinen festen Wohnsitz im Lande hat, oder dass mit Wahrscheinlichkeit zu befürchten ist, dass sie durch Flucht, Vernichtung von Beweisen oder Besitztum die Aufklärung der Vergehen zu verhindern trachten wird.

Die Urhebung von Eisenbahnunfällen kann mit zwei oder mehr Jahren Zwangsarbeit bestraft werden, wenn der Angeklagte den Unfall erwiesenermassen durch grobe Fahrlässigkeit verursacht hat.

In Schweden ist es eine seltene Ausnahme, dass ein Eisenbahner wegen Unfallurhebung in Untersuchungshaft genommen wird. Unseres Wissens, schreibt der schwedische Eisenbahnerverband, ist dies in den letzten 20 bis 25 Jahren nicht vorgekommen.

Das neue Kraftverkehrsgesetz in Schweden.

In der zweiten Hälfte des Monats Mai nahm das schwedische Parlament ein neues Kraftverkehrsgesetz an, welches am 1. Januar 1931 in Kraft tritt.

Die Angelegenheit weckte grosses Interesse und in beiden Kammern waren die Debatten ziemlich lebhaft. In den Kraftfahrerkreisen ist man allgemein mit dem neuen Gesetz sehr zufrieden.

Wir können in die Erörterung von Einzelheiten nicht eintreten und beschränken uns auf die Andeutung der wichtigsten Bestimmungen. Die Geschwindigkeitsgrenze für Personenwagen und Motorräder auf offenen Landstrassen wird abgeschafft; in Ortschaften beträgt sie 35 km pro Stunde. Wo die Verkehrsverhältnisse günstig sind, können die Lokalbehörden die Höchstgeschwindigkeit für Personenwagen mit höchstens 7 Insassen auf 45 km erhöhen.

Für Omnibusse beträgt die höchstzulässige Geschwindigkeit 40 Stkm. auf offenen Landstrassen und 35 Stkm. in Ortschaften. Dasselbe gilt für Lastwagen, deren Gesamtgewicht 3600 kg nicht übersteigt. Für Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 3600 bis 6000 kg beträgt die Höchstgeschwindigkeit 35 bzw.

30 Stkm.; bei grösserem Gesamtgewicht 30 bzw. 25 Stkm.

Geschwindigkeitsmesser sind nicht mehr vorgeschrieben.

Das Gesetz sieht die technische Untersuchung der Kraftfahrzeuge vor ihrer Zulassung zum Verkehr vor. Desgleichen werden Kontrolluntersuchungen eingeführt, d. h. dass die zuständigen Verkehrsbeamten berechtigt sind, jedes beliebige verkehrende Fahrzeug zu untersuchen und allfällig notwendige Reparaturen anzuordnen.

Ohne Führerschein angetroffene Kraftfahrer werden nicht bestraft, wenn sie ihren Führerschein innerhalb 24 Stunden den Polizeibehörden vorzeigen können. Motorräder ohne Beiwagen dürfen nicht mehr als zwei Personen befördern; Motorräder mit Beiwagen dürfen nicht mehr Personen befördern als durch die Bauart vorgesehen ist.

Der Führersitz jedes Fahrzeuges muss so angeordnet sein, dass eine gute Uebersicht der Fahrbahn und eine bequeme Steuerhaltung gewährleistet sind. Auf privaten Wegen dürfen Automobile nur im Notfall ohne die Genehmigung des Eigentümers verkehren.

Alle Kraftfahrzeuge müssen mit einem nach rückwärts gerichteten Spiegel versehen sein.

Die Ausstellung des Führerscheines ist abhängig von einem Nüchternheitszeugnis, dieses Zeugnis wird ausgestellt durch die Polizeibehörde im Einvernehmen mit dem Amte, welches den Alkoholverbrauch überwacht und mit der Trinkerfürsorge betraut ist. Die etwaige Ein-

ziehung des Führerscheines erfolgt für mindestens 6 und höchstens 24 Monate. Der Führerschein wird immer eingezogen, wenn der Führer gegen den Nüchternheitsparagrafen des Kraftverkehrsgesetzes verstösst. In anderen Fällen wird eine Warnung erteilt. Die Mindeststrafe für Verstoß gegen den Nüchternheitsparagrafen ist eine Geldbusse von 100 Kronen.

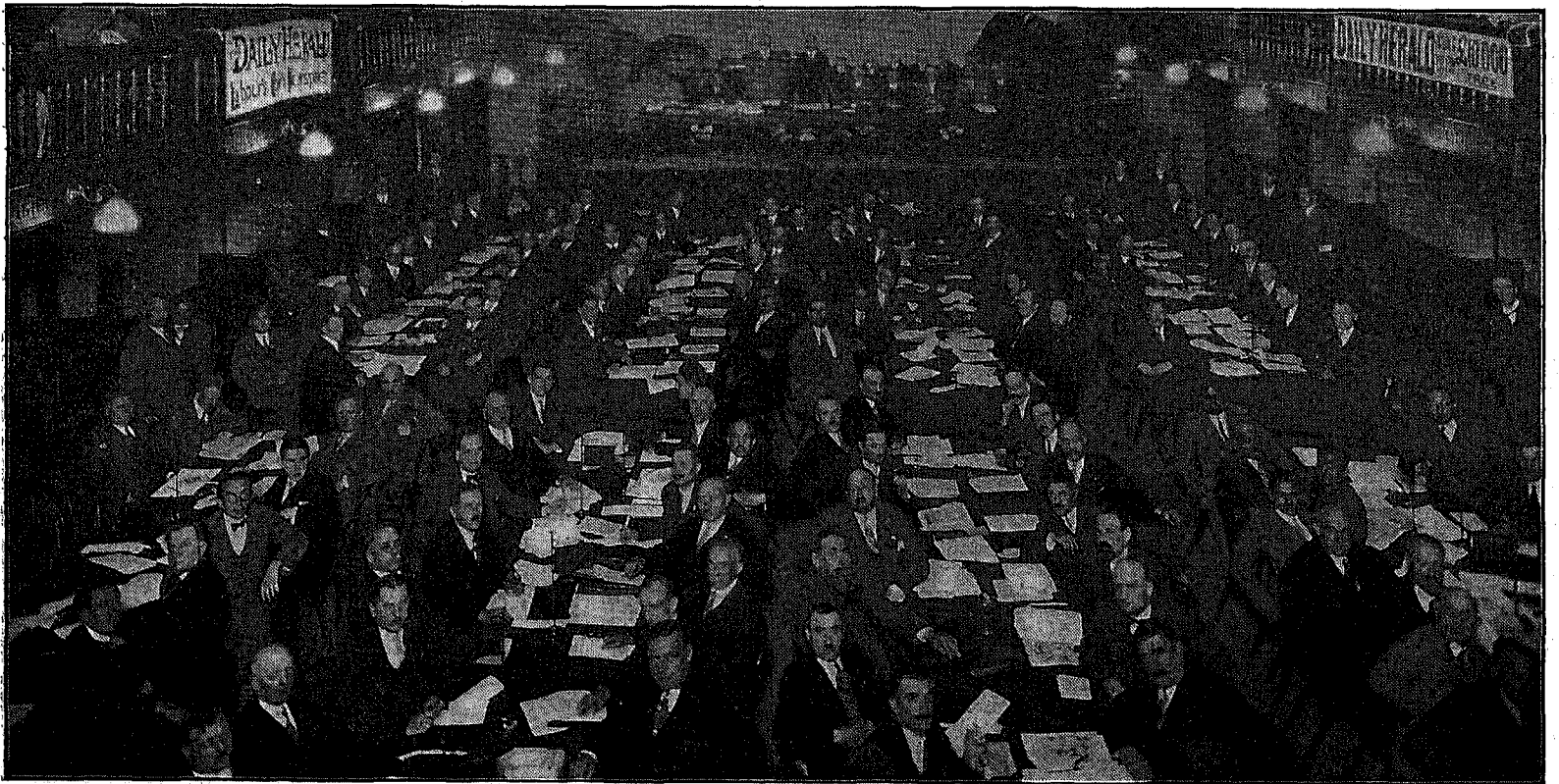
Innerhalb der Ortschaften dürfen die Kraftfahrer während der Fahrt nicht rauchen.

Nunmehr wird auch in Schweden die Möglichkeit untersucht den Rechtsverkehr einzuführen.

Das Parlament weigerte sich vorzuschreiben, dass Pferdefahrzeuge nach eingetretener Dunkelheit mit einem Schlusslichte oder einem Reflektor versehen sein müssen. Schlitten (Rennwölfe) müssen mit einer Glocke oder einem Signalapparat versehen sein.

Dies sind die hauptsächlichsten Bestimmungen des neuen Kraftverkehrsgesetzes. In Ausführung des Gesetzes wurde die neue Strassenverkehrsordnung sowie eine neue Automobilsteuerordnung, neue Vorschriften über die Einziehung dieser Steuer bekanntgegeben, neue Verkehrsvorschriften erlassen, die Signale der Verkehrspolizei neu geregelt und die Warnungstafeln und Verkehrsschilder abgeändert.

Die neuen schwedischen Verordnungen und Vorschriften passen sich in grossen Zügen den international vereinbarten Methoden an.



Die Eröffnungssitzung des I. T. F.-Kongresses.

SEELEUTE

Ueber die Beschäftigung nicht-europäischer Arbeitskräfte auf europäischen Schiffen.

Dieser Bericht wurde von der anlässlich des Londoner Kongresses tagenden Seeleutekonferenz, einstimmig angenommen, sowie von dem Vorstand der Internationale der Schiffsoffiziere in der Handelsmarine.

Eine am 23. März 1928 in Genf abgehaltene gemeinsame Sitzung der Internationalen Vereinigung der Schiffsoffiziere in der Handelsmarine und der Seeleutesektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat eine Entschliessung angenommen, auf Grund welcher ein neu eingesetzter, gemeinsamer Ausschuss beauftragt wurde, eine Untersuchung über die Art der Arbeit nicht-europäischer Seeleute, besonders solcher aus asiatischen Ländern, auf europäischen Schiffen durchzuführen und über deren Ergebnis den beiden obengenannten Organisationen Bericht zu erstatten.

In den gemeinsamen Ausschuss wurden gewählt: G. Seret, L. Veenstra und A. Brandt (Vertreter der Internationale der Schiffsoffiziere) und J. Brautigam, F. Köhler und Edo Fimmen (Vertreter der Seeleutesektion der I.T.F.).

Der Ausschuss glaubte, sich bei seiner Untersuchung nicht bloss auf die Ermittlung der Nachteile beschränken zu sollen, welche den europäischen Seeleuten durch die Bemannung europäischer Schiffe mit nicht-europäischen Arbeitskräften erwachsen, sondern auch feststellen zu müssen, welche Schwierigkeiten und Nachteile bei dem heutigen Anmusterungssystem für nicht-europäische Seeleute und vor allem für diejenigen aus asiatischen Ländern bestehen.

Der Ausschuss erklärt ausdrücklich, dass es nicht in seiner Absicht liegt, Nicht-Europäer von europäischen Schiffen auszuschliessen. Der Schiffahrtsbetrieb ist international und schon deshalb ist es nicht angängig, bei der Bemannung von Schiffen Seeleute wegen ihrer Rasse oder Nationalität fernzuhalten. Uebrigens ist auch die Idee der internationalen Zusammenarbeit aller kaum vereinbar mit Bestrebungen, Seeleuten irgend eines Landes den Zutritt zu bestimmten Schiffen zu verwehren; dies widerspräche auch dem Interesse beider Organisationen, sowohl der Schiffsoffiziers-Internationale als auch der I.T.F., welche danach streben, die Arbeitnehmer im Schiffahrtsgewerbe, gleich welcher Rasse und Nationalität, zu organisieren, um ihre Arbeitsbedingungen zu verbessern und auf einen höheren Stand zu bringen.

Es kann jedoch nicht in Abrede gestellt werden, dass die Reeder mit der Anmusterung von Mannschaften aus

asiatischen Ländern für europäische Schiffe, die von europäischen Häfen ausfahren, immer mehr darauf abzielen, europäische Seeleute, deren Arbeitsverhältnisse besser sind, aus dem Seemannsberuf auszuschalten.

Nach diesem allgemeinen Vorbemerkungen glaubt der Ausschuss, dass das Problem der Beschäftigung nicht-europäischer, vor allem aber asiatischer Arbeitskräfte auf europäischen Schiffen von vier verschiedenen Gesichtspunkten aus betrachtet werden muss, u. z. bezüglich:

- 1.) der Arbeitsbedingungen der Seeleute aus asiatischen Ländern;
- 2.) eines Vergleiches zwischen europäischen und asiatischen Bemannungen, hauptsächlich soweit ihre Brauchbarkeit in Frage kommt;
- 3.) der sozialen Zustände, welche durch die Beschäftigung nicht-europäischer, hauptsächlich asiatischer Bemannungen geschaffen werden;
- 4.) des Machtverhältnisses zwischen Reedern und Seemannsorganisationen.

Zu Punkt 1.) das Folgende:

In den meisten Seeschiffahrt treibenden Ländern bestrebt man sich, die Arbeitsverhältnisse und das Arbeitsrecht der Seeleute zu modernisieren; dies wird aber sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht durch die immer umfangreicher werdende Verwendung von Mannschaften asiatischer Völker anstelle der europäischen Seeleute.

Es kann bei diesen billigen, nicht-europäischen Arbeitskräften weder von freier Arbeit, noch von irgend welchen Einzelarbeitsverträgen die Rede sein. Vor allem sind es die chinesischen Seeleute und die indischen Seeleute (Laskaren), welche mannschaftsweise angemustert werden und keinerlei individuelles Recht besitzen.

Die Behandlung dieser Mannschaften, besonders durch ihre Lieferanten, hat grosse Aehnlichkeit mit Sklavenhandel; hinzu kommt, dass das, was die asiatischen Seeleute in Form von Geld und Nahrung als Entgelt für geleistete Arbeit erhalten, bedeutend weniger ist als was europäische Seeleute für entsprechende Arbeit bekommen. Dies ist umso verwerflicher, weil Dritte den grössten Teil des geringen Betrages, den diese Seeleute als Lohn erhalten, einstreichen.

Der Serang (im Falle der indischen Mannschaften) und No. I (im Falle der chinesischen Mannschaften) beuten die

von ihnen angeworbenen Seeleute meistens in schrecklicher Weise aus und verfügen über sie wie über Leibeigene. Es ist deshalb sowohl im Interesse der europäischen, als auch der nicht-europäischen Seeleute, vor allem der chinesischen und der indischen, erste Vorbedingung, dass auch für sie, genau wie für die europäischen Schiffsleute, ein Einzelarbeitsvertrag geschlossen wird, der nicht nur der Form nach sondern auch nach dem Inhalte genau den Verträgen entspricht, welche für das Land, unter welcher Flagge das Schiff fährt, bzw. für die Seeleute dieses Landes Gültigkeit haben. Gegen Arbeitskräfte, welche sich zu diesen Bedingungen auf dem Arbeitsmarkte für Seeleute anbieten, kann, gleichgültig welcher Nationalität sie sind, nichts eingewendet werden. Dass eine Mannschaft oft aus verschiedenen Nationalitäten zusammengesetzt ist, ist wie bereits bemerkt auf den internationalen Charakter des Schiffahrtsgewerbes zurückzuführen und dem kann auch nicht durch Massnahmen entgegengearbeitet werden, welche die Beschäftigung von Seeleuten ganz oder fast ausschliesslich nur auf solche Schiffsleute beschränken wollten, die gleicher Nationalität wie das Schiff sind.

Allerdings muss gefordert werden, dass alle Mannschaftsmitglieder eines Schiffes auf Grund der in den Einzelstaaten geltenden Bedingungen angemustert werden, weshalb Ausnahmen für Gruppen wie sie für die chinesischen und indischen Mannschaften gemacht werden, als unzulässig betrachtet werden müssen.

Zu Punkt 2.):

Der vielfach gemachte Einwand, als seien die Leistungen und das Aushaltungsvermögen des europäischen Maschinenraumpersonals in tropischen und subtropischen Gewässern geringer als bei den asiatischen Seeleuten, hat sich als unzutreffend herausgestellt, wenn man die Arbeitsleistung eines *guten* asiatischen mit derjenigen eines *guten* europäischen Seemannes verglichen hat. In

Ein Gruss der italienischen Kameraden an den Kongress.

Italien, den 10. September 1928.

AN DEN KONGRESS DER I.T.F.,
LONDON.

Wir haben erfahren, dass der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 22. bis 27. d. M. in London abgehalten werden soll und wir möchten daran in ganz anderer Weise teilnehmen, als wir dies jetzt tun können.

Der italienische Arbeiter hat heute keinerlei Garantien; er hat kein Mittel, seine Vertreter zu ernennen und kein Mittel, die offiziellen Lügen zu bekämpfen. Wir wünschen aber, Ihnen direkt unsere lebhafteste Anerkennung für die Solidarität zum Ausdruck zu bringen, für die Sie uns wiederholte Male greifbare Beweise geliefert haben und für die würdige und feste Haltung, welche Sie jederzeit gegenüber unserer Regierung, welche uns unterdrückt, eingenommen haben.

Wir versichern Sie, dass die italienischen Kameraden zu ihrem Endziele den schweren Kampf, den sie für die Durchsetzung der Grundsätze der Gerechtigkeit und Freiheit, auf denen jede zivilisierte Gesellschaft beruht, aufgenommen haben, fortsetzen werden.

Noch die freien Gewerkschaften der Arbeiter!
Es lebe die Internationale Transportarbeiter-Föderation!

Eine Gruppe Seeleute,
Hafenarbeiter,
Eisenbahner,
Strassenbahner.

diesem Zusammenhange kann u. a. darauf hingewiesen werden, dass noch stets eine grosse Anzahl Schiffe, die von europäischen Besatzungen bemannt sind und über deren Leistungen nicht geklagt wird, obwohl diese Schiffe die gleichen oder ähnliche Routen haben wie die nach asiatischen Ländern fahrenden oder von diesen kommenden Schiffe. Und schliesslich ist auch der Umstand, dass die Maschinenoffiziere ausnahmslos Europäer sind ein Beweis dafür, dass man die Beurteilung der Arbeitsleistungen und der Ausdauer nicht davon abhängig machen kann, ob ein Schiffsmann Europäer ist oder nicht.

Von Reederseite wird ferner zugunsten der Verwendung von Besatzungen, bestehend aus Chinesen und Laskaren, angeführt, dass diese viel „handlicher“ seien als die europäischen Besatzungen. Dieses Argument ist aber noch nie in objektiver Weise begründet worden. Man hat zweifelsohne eine Gelegenheit benutzt, ungünstige Resultate mit weniger geeigneten europäischen Mannschaften zu sammeln, dabei hat man aber die näheren Umstände nicht berücksichtigt und Vergleiche angestellt zwischen weniger guten Erfahrungen mit einer scheinbar unbrauchbaren europäischen Mannschaft und guten Erfahrungen mit einer guten, aus Chinesen und Laskaren zusammengesetzten Mannschaft.

Diese Vergleichsmethode ist falsch. Wir müssen die normale weisse Mannschaft mit der normalen chinesischen oder indischen Mannschaft vergleichen, und selbst dann ist keinesweges erwiesen, dass die aus Laskaren zusammengesetzte Mannschaft den Vorzug verdient, im Gegenteil, es hat sich vor allem in Notfällen gezeigt, dass die aussereuropäische Mannschaft der europäischen keineswegs überlegen ist.

Liegen aber in bestimmten Fällen Klagen über das Verhalten europäischer Mannschaften vor, dann muss zunächst eine Untersuchung über die Ursache des geringeren Erfolges eingeleitet und, sofern es sich für notwendig erweist, versucht werden, die europäischen Schiffsleute tüchtiger und besser zu machen.

Es ist übrigens verwunderlich, dass — wenn man die Misstände betrachtet, welche unter den Seeleuten herrschen und bedenkt, dass viele soziale Errungenschaften der Arbeiterklasse im allgemeinen noch immer nicht im Schiffahrtsgewerbe eingeführt sind — sich die europäischen Mannschaften nicht in einer verhältnismässig so günstigen Lage befinden und sich der Rückstand auf sozialem Gebiete hinsichtlich der Zahl und der Qualitäten der Offiziere nicht nachteiliger auswirkt, als dies jetzt der Fall ist.

Schliesslich kann die Qualität der europäischen Schiffsleute nicht an letzter Stelle erhöht werden durch eine Verbesserung der sozialen Lage der Seeleute in allgemeinen, wobei Beköstigung und Unterkunft neben der Stärke der Bemannung eine grosse Rolle spielen.

Inzwischen kann aber auch individuell

durch Zusammenarbeit der Organisationen der Schiffsoffiziere und Mannschaften sehr nützliche Arbeit getan werden. Eine auf gegenseitigem Verstehen und gegenseitiger Anerkennung beruhende oder darauf abzielende Zusammenarbeit an Bord dürfte ohne Zweifel zu einer Verminderung der Beschwerden beitragen.

Daneben dürfte es für verschiedene Mannschaftsgruppen, z. B. für die im Deck- und Maschinendienst beschäftigten Arbeiter, möglich sein gewisse Qualifikationen in Zeugnissen festzulegen, wodurch, sofern dies notwendig sein sollte, die Arbeitsleistungen ohne Zweifel im gegenseitigen Interesse verbessert werden könnten.

Zu Punkt 3 lässt sich die Kommission folgendermassen aus:

Durch die Verwendung von ausschliesslich aus Nicht-Europäern zusammengesetzten Mannschaften wird der soziale Fortschritt der Seeleute aller Kategorien aufgehoben.

Es ist ja Aufgabe sowohl der Gewerkschaften der Seeleute als derjenigen der Schiffsoffiziere, die Heuern, die Arbeitsbedingungen und das Arbeitsrecht auf einen möglichst hohen Stand zu bringen.

Nicht zu bestreiten ist, dass beide auf See fahrende Gruppen gemeinsame Interessen haben, da einzelstaatlich zwischen den Heuern und sonstigen Arbeitsbedingungen der Seeleute und denjenigen der Schiffsoffiziere eine gewisse Wechselbeziehung besteht. Die Reeder waren und sind noch vielfach darauf aus, diese Bestrebungen möglichst stark zu bekämpfen.

Um die in einem Lande erzielten sozialen Errungenschaften beibehalten zu können, ist es natürlich äusserst wichtig, dass auf allen unter der Flagge eines solchen Landes fahrenden Schiffen gleiche soziale Verhältnisse bestehen. Die Beschäftigung nicht-europäischer Mann-

schaften unter Bedingungen, die nicht nur ungünstiger sind, sondern prinzipiell mit den Wünschen und Forderungen der Organisationen aller Seemannsgruppen in direktem Gegensatz stehen tut demnach den oben umschriebenen Bestrebungen der Seemannsgewerkschaften Abbruch.

Letzteres ist gerade die Ursache, weshalb eine Reihe von Reedern geneigt sind, mit nicht-europäischen Mannschaften zu fahren und über die vielen dem entgegenstehenden Schwierigkeiten hinwegsehen.

Die Reeder wissen, dass durch die Aufrechterhaltung bestimmter Bedingungen auf allen unter einer Flagge fahrenden Schiffen die Lage der Seeleute eine Stärkung erfährt und mit Hilfe der nicht-europäischen Mannschaften wollen sie sich den allgemein geltenden Bedingungen, für deren Durchführung die Seemannsverbände schon so oft grosse Opfer gebracht und gekämpft haben, entziehen.

Ferner streben die in sozialer Hinsicht fortgeschrittensten Länder stets darnach, dass die bei ihnen geltenden Bedingungen auch in anderen, weniger fortgeschrittenen Ländern eingeführt werden.

Während nun die Bestrebungen der Schiffsoffiziers- und Seemannsorganisationen nach dieser Richtung hin gehen, bedeutet die Verwendung nicht-europäischer Mannschaften zu den jetzt geltenden Bedingungen und nach dem jetzt gebräuchlichen System ein reiner Gegensatz zu diesen Bestrebungen und die jetzigen Zustände müssen daher sowohl aus nationalen, als auch aus internationalen Erwägungen heraus aufs schärfste bekämpft werden.

Zu Punkt 4 der Vorschläge des Ausschusses:

Durch die Verwendung nicht-europäischer Mannschaften werden die Organisationen der Seeleute direkt und die der Schiffsoffiziere indirekt in ihrer Machts-



Der neue Generalrat.

stellung schwer geschädigt und diese sogar gefährdet.

Die Art der Anmusterung der nicht-europäischen Mannschaften vor allem der Chinesen und Laskaren, die ganze Art ihres Dienstverhältnisses einerseits und die Tatsache auf der andern Seite, dass sie ausser ihrer eigenen eine andere Sprache überhaupt nicht oder nur sehr mangelhaft verstehen und sprechen, machen eine Annäherung an Bord oder an Land mit den europäischen Seeleuten so gut wie unmöglich. Selbst wenn die Mitglieder dieser nicht-europäischen Mannschaften, entweder teilweise oder restlos einer gewerkschaftlichen Organisation ihres Landes angehörten, bestünde in Wirklichkeit zwischen ihnen und den organisierten Seeleuten der europäischen Länder nicht nur keine Zusammenarbeit, sondern, wie bereits angedeutet, würden diese nicht-europäischen Mannschaften, auch wenn sie organisiert wären, von den Reedern als Mittel in ihrem Kampfe gegen die Organisationen der europäischen Seeleute benutzt werden.

Es ist klar, dass die gewerkschaftlichen Organisationen dadurch bei ihrer Tätigkeit stark gehindert werden.

Den Reedern ist es durch die Verwendung derartiger nicht-europäischer Mannschaften möglich, den Widerstand der europäischen Schiffsleute zu brechen.

Dies ist in der Vergangenheit wiederholt vorgekommen.

Die Drohung, dass mit nicht-europäischen Mannschaften, bestehend aus Chinesen oder aus anderen Seeleuten aus asiatischen Ländern gefahren werde, ist ja in vielen Fällen die Ursache davon, dass Seeleute aus Angst vor Erwerbslosigkeit nicht energisch für ihre Rechte eintreten, wodurch die Gewerkschaften ebenfalls stark in ihrer Tätigkeit behindert werden.

Da angesichts der Gegensätze zwischen Reedern und Seeleuten die Verwendung nicht-europäischer Mannschaften nichts anderes ist als eine gegen die nationale und internationale Gewerkschaftsbewegung der Seeleute gerichtete Waffe der Reeder und damit systematisch darauf hingearbeitet wird, die Machtsentfaltung der Seeleuteorganisationen entweder durch Einschüchterung oder durch die Beschäftigung nicht-europäischer Mannschaften als Streikbrecher einzuschränken oder zu verhindern, dass die Verwendung nicht-europäischer Mannschaften, solange diese unter dem heutigen System angemustert werden, als ein gut erwogener und zielbewusster Angriff auf die Gewerkschaftsbewegung und die Machtsentfaltung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter angesehen und deshalb abgeschlagen werden.

Zusammenfassend ist folgendes zu sagen:

Die Verwendung nicht-europäischer Mannschaften muss unter den heutigen Verhältnissen abgelehnt und bekämpft werden, weil:

1. die nicht-europäischen Seeleute Anspruch auf die selben Arbeitsbedingungen und die selbe Behandlung haben wie alle anderen Seeleute;
2. es keineswegs erwiesen ist, dass die Verwendung von ausschliesslich nicht-europäischen Mannschaften einen Vorteil gegenüber den europäischen Mannschaften darstellt, u. z. weder hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, noch der Sicherheit von Schiff, Fahrgästen und Ladung;
3. durch das jetzt übliche System die Gewerkschaften der Schiffsoffiziere und Mannschaften in ihrer Aktion und in ihrem Kampfe für die soziale Befreiung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter aller Rassen und Kategorien behindert werden;
4. die nicht-europäischen Mannschaften gegen ihre eigenen Interessen von den Reedern als Lohndrücker und nötigenfalls als Streikbrecher in ihrem Kampfe gegen die Gewerkschaften der Seeleute und die von diesen Organisationen aufgestellten Forderungen benutzt werden.

Auf Grund dieser Erwägungen hält es der Ausschuss für wünschenswert, dass die beiden Internationalen den ihnen angehörigen Organisationen — vor allem denjenigen in den Ländern, wo die Verwendung nicht-europäischer Mannschaften einen grossen Umfang angenommen hat — anheimgeben, sich miteinander zu verständigen und zu fördern:

I.

- a) dass auch für nicht-europäische Mannschaften, gleichgültig, welcher Nationalität sie angehören, die Arbeitsbedingungen des Landes, zu welchem das Schiff gehört, gelten und dass für sie auch die Ab- und

- Anmusterungsbedingungen die selben sind wie die für die europäischen Seeleute gütigen;
- b) dass besondere, wenn möglich gesetzliche Kontrollmassnahmen zur Bekämpfung und Verhütung von Erpressungen und Missbräuchen beim An- und Abmustern nicht-europäischer, insbesondere asiatischer Seeleute getroffen werden;
- c) dass durch die Verbesserung der beruflichen Tüchtigkeit, die Hebung der allgemeinen Entwicklungsstufe und durch ein besseres soziales Verständnis der Seeleute die Mannschaften auf ein höheres Niveau gebracht werden;

II.

dass gemeinsam aufgetreten wird gegen das Bestreben der Reeder, durch Verwendung der billigen, nicht-europäischen Arbeitskraft, im Gegensatz zu den gewerkschaftlichen Forderungen, die Organisationen der Seeleute an ihrer Machtsentfaltung und an ihrer Tätigkeit zu hindern;

III.

dass national und international, gemeinsam Stellung genommen wird gegen alle von den Reedern unternommenen Versuche, den Grundsatz des „Verteilens und Herrschens“ unter den Seeleuten verschiedener Nationen und Rassen durch Auspielung der Rassengegensätze, anzuwenden.

A. BRANDT.
J. BRAUTIGAM.
EDO FIMMEN.
F. KÖHLER.
G. SERET.
L. VEENSTRA.



Esperanto in der I. T. F.

Am Sonntag den 19. Oktober werden 22 schweizerische Genossen Eisenbahner unserem Sekretariat einen Besuch abstatten und bei dieser Gelegenheit auch Amsterdam besichtigen. Die Initiative hierfür wurde gegeben von den Genossen des schweizerischen Bundes esperantistischer Eisenbahner, mit denen wir über die Veranstaltung rege Korrespondenz unterhielten. Es schlossen sich auch Nicht-esperantisten an. Dieser Besuch ist der erste, den Transportarbeiter unserem Sekretariat abstatten und die Wiederholung ähnlicher Reisen wäre wünschenswert.

Reise durch Esperanto.

Reisen von Transportarbeitern, während denen sich diese hauptsächlich des Esperanto bedienen, gehören nicht mehr zu Seltenheiten. Ein österreichischer Genosse Strassenbahner hat uns jetzt von seiner Reise nach Schweden berichtet, wo er durch Esperanto die Möglichkeit bekam, die Lebens- und Arbeitsbedingungen seiner schwedischen Kollegen

kennenzulernen. Derartige Reisen tragen viel zur Stärkung der internationalen Solidarität unter den Arbeitern bei.

Esperanto in der Lehrerinternationale.

Bei der am 7—13 August in Paris tagenden Konferenz des Berufssekretariats der Lehrerinternationale wurde beschlossen den Verbänden die Verbreitung des Esperanto durch Veranstaltung von Kursen aufzutragen, damit Esperanto schon bei dem nächstjährigen Kongress sowie bei der internationalen Sommerschule (August 1931 in Hamburg) als Verständigungssprache dienen kann.

Recenzo.

E. Lanti. La langue internationale, deuxième édition eldonita de la Sennacieca Asocio Tutmonda, 78-paĝa prezo fr. 3,50.

Kio mankas al Esperantistoj, precipe laboristaj, estas taŭgaj informaj verkoj pri Esperanto en nacia lingvo. Kutime ili estas ne sufiĉe seriozaj aŭ por laboristoj netaŭgaj pro la „neŭtraleco“. Tiujn mankojn ne havas la nomita verketo de Lanti en franca lingvo (interdume aperinta ankaŭ en angla lingvo). Per rapidaj „plumstrokoj“ li skizas la problemon pri la internacia lingvo ĝenerale, konkludante, ke la nuna socia evoluo sekvigas la unuecon de la homa lingvo. Poste li venas al Esperanto mem, skizante ĝian historion kaj ĝian servon precipe al la tutmonda proletario. La verketo, ornamita per kelkaj portretoj de favoruloj al Esperanto, finiĝas per adresaro de esperantistaj organizaĵoj de laboristoj. La fakto, ke ĝi aperis jam en dua eldono, pravas ĝian bonan kvaliton.